



31761116519646



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116519646>

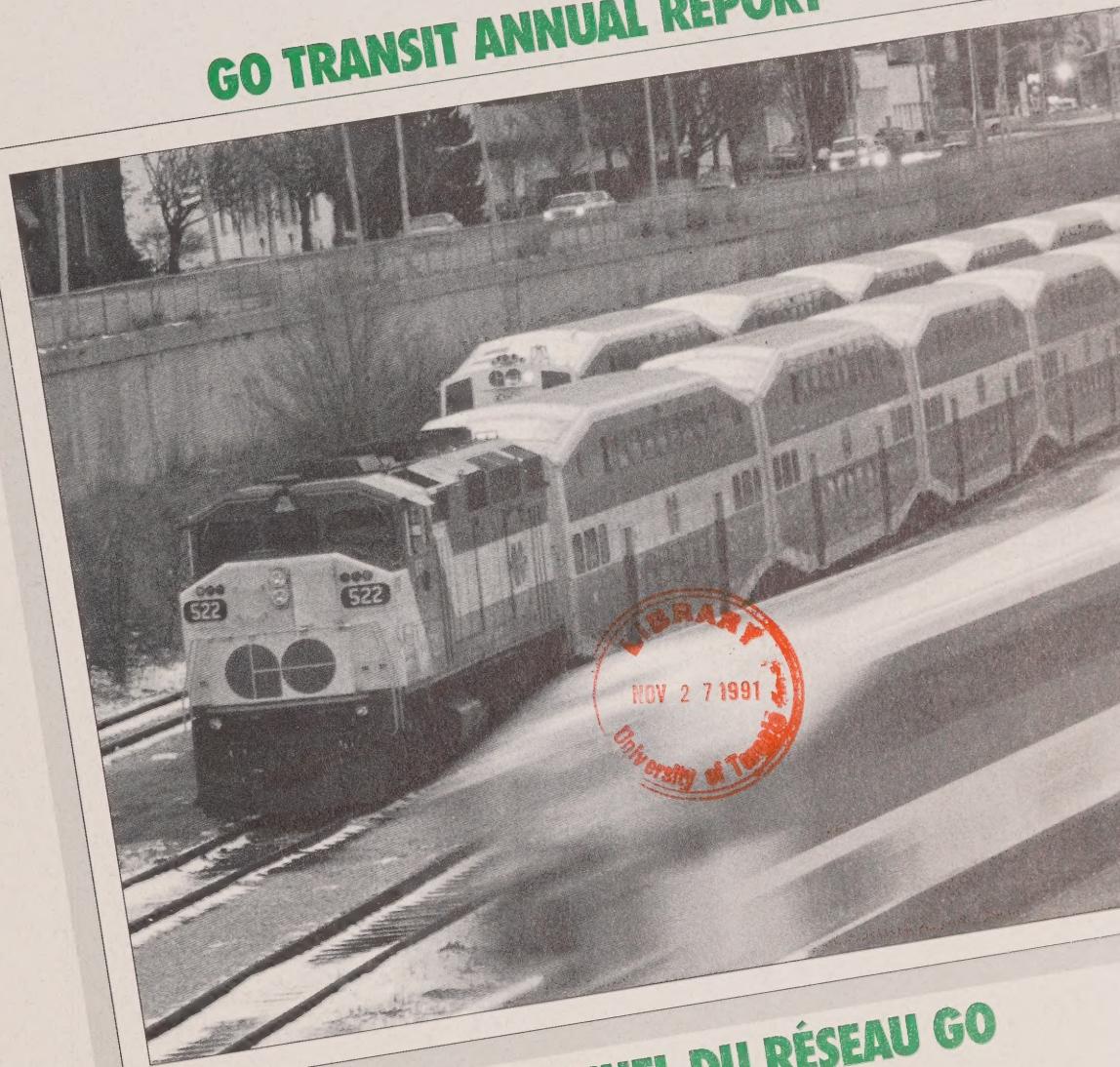
AZON
DT 160
A 6

Government
Publications

90

For the year ended March 31, 1991 • Pour l'exercice terminé le 31 mars 1991

GO TRANSIT ANNUAL REPORT



RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU GO

Toronto Area Transit Operating Authority



Régie des transports en commun de la région de Toronto

GO TRANSIT

1120 Finch Avenue West, Toronto (Downsview)
Ontario, Canada M3J 3J8
Telephone: (416) 665-9211 Facsimile: (416) 665-9006



RÉSEAU GO

1120, avenue Finch Ouest, Toronto (Downsview)
(Ontario) Canada M3J 3J8
Téléphone : (416) 665-9211 Télécopieur : (416) 665-9006

TABLE OF CONTENTS

Transmittal	2	Présentation
Chairman's summary	4	Message de président du Conseil
Managing Director's report	5	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	18	Comparaison quinquennale
Statistics	20 21	Données statistiques
The organization	22	La société
Management's responsibility for financial statements	24	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	25	Rapport des vérificateurs
Financial statements	26 27	États financiers
Notes to financial statements	30 31	Notes afférentes aux états financiers

TABLE DES MATIÈRES



To the Honourable Ed Philip
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1990-91 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing cooperation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

Chairman, GO Transit

Louis H. Parsons

Président du Conseil du Réseau GO



To the Honourable Lincoln M. Alexander
Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended 31 March 1991.

Respectfully submitted,

Minister of Transportation

Ed Philip

Ministre des Transports

À l'honorable Ed Philip
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel 1990-1991 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

À l'honorable Lincoln M. Alexander
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1991.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.





A WATERSHED YEAR

Building for the future. That, in a phrase, sums up our accomplishment of the year past.

With the heady days of unprecedented, 20 per cent ridership growth behind us, we devoted our energy to laying the foundations for the next decade, into the 21st century.

The current recession, ironically, has worked in GO Transit's favor. While unemployment and a slow construction market did put the brakes on our spectacular ridership growth rate, the economy's slowdown allowed us to catch our breath and strive singlemindedly to realize our expansion plans.

We improved bus service, and expanded train service on four of our seven lines. We made much progress in preliminary planning for further, major expansion of our rail network. And we took great strides towards making our system accessible for passengers with disabilities.

All these improvements do not come without cost, of course. But we are confident of continuing to receive the full support, financially and strategically, of the Province of Ontario. The Government is committed to improving the quality of public transit service for the Toronto area; we are thankful for that assurance and will make the best use of our resources to fulfill that commitment.

UNE ANNÉE DÉCISIVE

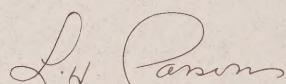
Construire pour l'avenir. Cette phrase résume bien nos réalisations du dernier exercice.

Les jours grisants où la croissance de l'achalandage atteignait un sommet inégalé de 20 pour cent appartiennent au passé. Nous avons donc consacré toute notre énergie à jeter les bases pour la prochaine décennie qui nous conduira au XXI^e siècle.

Ironie du sort, la récession actuelle a joué en notre faveur. Tandis que le chômage et un marché de la construction au ralenti mettaient un frein à notre taux de croissance spectaculaire de l'achalandage, le fléchissement de l'économie nous a permis de reprendre notre souffle et de nous attaquer résolument à la réalisation de nos plans d'expansion.

Nous avons amélioré le service d'autobus et prolongé le service ferroviaire sur quatre de nos sept lignes. Nous avons fait un pas de géant dans la planification préliminaire d'une autre expansion d'envergure de notre réseau ferroviaire. De plus, nous avons fait de grands progrès pour faciliter l'accès de notre système aux passagers handicapés et aux personnes âgées.

Toutes ces améliorations entraînent, bien sûr, des coûts. Toutefois, nous croyons que nous continuerons de recevoir un appui financier et stratégique sans réserve de la Province de l'Ontario qui s'est engagée à améliorer la qualité du service de transport en commun pour la région de Toronto. Nous lui en sommes reconnaissants et nous utiliserons le mieux possible nos ressources pour remplir notre engagement.



Chairman

Louis H. Parsons

Président du Conseil

GOING FOR QUALITY

Quality service remained the order of the day for GO Transit.

We have always taken pride in providing service of the highest standard to our customers, and this year was no exception. On average, 96 per cent of all trains and 98 per cent of our buses ran on time — an enviable performance for any industry, but one we will try our utmost to better year after year.

What made fiscal 1990-91 remarkable, though, were the behind-the-scenes achievements to improve quality even more. We laid the groundwork for all-day train service across the network, a significant expansion that will vastly enhance interregional transit travel for residents of our service area. As well, a great deal of work went into planning for major improvements in the accessibility of our service for passengers with disabilities. When these plans are brought to fruition, we will have even more reason to be proud of being one of the premier transit systems in Canada.

The year's highlights follow. They chronicle another busy year of operating a service that is a vital component of the Toronto area's transportation infrastructure.

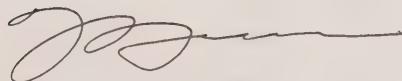
TOURNÉ VERS LA QUALITÉ

Le service de qualité est demeuré une priorité pour le réseau GO.

Nous avons toujours mis notre fierté à offrir un service de grande qualité à nos clients et cette année n'a pas fait exception. En moyenne, 96 pour cent des trains et 98 pour cent des autobus ont été à l'heure, un rendement enviable, quel que soit le secteur d'activité, que nous tenterons d'améliorer par tous les moyens d'année en année.

Cependant, ce sont les réalisations dans l'ombre pour améliorer davantage la qualité qui ont fait de 1990-1991 un exercice remarquable. Nous avons accompli le travail préparatoire pour offrir un service ferroviaire pendant toute la journée dans tout le réseau, une expansion marquante qui rehaussera énormément le transport en commun interrégional pour les résidents de la région que nous servons. De même, la planification d'importantes améliorations de l'accès à notre service par les passagers handicapés a demandé beaucoup de travail. Dès que ces plans seront mis à exécution, nous aurons encore plus de raisons d'être fiers de figurer parmi l'un des principaux systèmes de transport au Canada.

Viennent ensuite les faits marquants de l'exercice. Ils sont le reflet d'un autre exercice consacré à l'exploitation d'un service qui constitue un élément vital de l'infrastructure des transports de la région de Toronto.



Managing Director

Thomas G. Smith

Directeur général de l'exploitation

RIDERSHIP

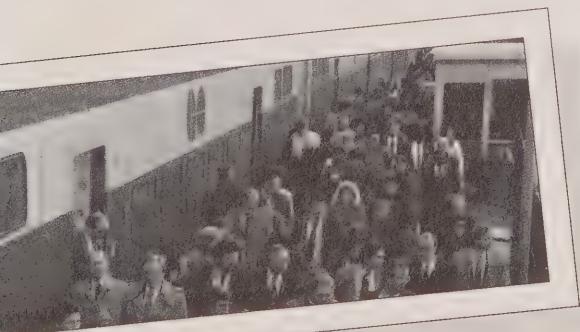
Ridership continued to grow, though not as dramatically as last year.

We carried nearly 36 million passengers on our trains and buses in 1990-91, the highest annual total in our history.

GO Train ridership accounted for almost 25 million of these trips, 4 per cent more than the previous year's carryings. While not as impressive as last year's 21 per cent, the increase did show that, despite the recession, people are still turning to transit for commuting or leisure travel.

The biggest gains were recorded on the three lines that had major service expansions recently: the Stouffville line, which carried 27 per cent more riders than in the fiscal year before; the Milton line, with 15 per cent; and the Richmond Hill line, with 11 per cent. All but one of the other lines put in strong performances too. Carryings on the Lakeshore West line, however, gave some cause for concern: its ridership dropped from the previous year, caused partly, as we had expected, by a shift in patronage to the Milton line when that service doubled in frequency in October 1990.

GO Bus ridership rebounded from last year's



L'ACHALANDAGE

L'achalandage a continué d'augmenter, mais de façon moins dramatique qu'au dernier exercice.

Nous avons assuré le transport en train et en autobus de près de 36 millions de passagers en 1990-1991, le total annuel le plus élevé de notre histoire.

L'achalandage sur nos trains représentait près de 25 millions de ces déplacements, soit quatre pour cent de plus que le nombre de voyageurs du dernier exercice. Bien que cette hausse ne soit pas aussi impressionnante que les 21 pour cent de l'an dernier, elle a démontré que, malgré la récession, les gens se tournent toujours vers le transport en commun pour faire la navette entre la maison et le travail ou pour les loisirs.

Les gains les plus impressionnantes ont été réalisés sur les trois lignes dont le service a récemment subi le prolongement le plus important. La ligne Stouffville compte 27 pour cent de plus de voyageurs qu'à l'exercice précédent, la ligne Milton, 15 pour cent et celle de Richmond Hill, 11 pour cent. Toutes les autres lignes, sauf une, ont également connu un excellent rendement. Cependant, le nombre de voyageurs sur le tronçon ouest du Lakeshore nous a inquiétés. La baisse de l'achalandage par rapport à l'exercice précédent a été causée partiellement par le passage de la clientèle vers la ligne Milton, comme nous nous y attendions lorsque le service y a doublé de fréquence en octobre 1990.

L'achalandage sur les autobus du réseau GO a remonté après la baisse de l'an dernier et s'est établi en hausse de 1,3 pour cent par rapport à 1989-1990. Cinq de nos sept trajets d'autobus ont permis le

decline to post a 1.3 per cent increase over 1989-90. Five of our seven bus corridors carried more passengers than in the year before; the greatest percentage increases were in the Milton corridor, with almost 14 per cent, and on the Bolton service, 12.5 per cent. The Highway 403 route, which began running Saturday service in June, registered the biggest gain year to year at 18 per cent.

Average weekday carryings on the combined train and bus system reached new heights, exceeding 135,000 trips in August, traditionally our busiest month because of ridership to the Canadian National Exhibition. June and November also saw average weekday ridership climb past the 130,000 mark.

transport de plus de voyageurs pendant l'exercice. Les hausses les plus fortes ont été celles sur le trajet de Milton, avec tout près de 14 pour cent, et le service de Bolton, avec 12,5 pour cent. La ligne de l'autoroute 403, sur laquelle un service est offert le samedi depuis juin, a obtenu le gain le plus élevé, d'un exercice à l'autre, avec 18 pour cent.

Les déplacements moyens quotidiens pendant la semaine sur le réseau combiné de trains et d'autobus ont atteint des sommets inégalés, dépassant les 135 000 déplacements en août, généralement le mois le plus occupé vu l'achalandage vers le Parc national de l'exposition. Ces déplacements quotidiens moyens en juin et en novembre ont également franchi le cap des 130 000.

SERVICE

Both train and bus service increased during the year.

Our successful Union Station bus service expanded again to meet demand. Launched in 1989 on the Georgetown and Stouffville lines to offer homebound service in lieu of trains, these "train buses" had proved immediately popular with commuters. We expanded the Georgetown service twice towards the end of last fiscal year, and this April introduced midday service in both directions, offering passengers a convenient link outside rush hour between downtown Toronto and select rail stations on the line.

In June, we introduced Saturday service on the Highway 403 bus route between Oakville and north Metro Toronto. Launched in 1987 as a weekday

LE SERVICE

Le service de train et d'autobus a augmenté pendant l'exercice.

Nous avons dû accroître notre très populaire service d'autobus de la gare Union pour suffire à la demande. Mis sur pied en 1989 sur les lignes de Georgetown et de Stouffville pour offrir un service de banlieue autre que ferroviaire, ces autobus intégrés aux trains ont immédiatement remporté beaucoup de succès auprès des navetteurs. Nous avons augmenté le service de Georgetown deux fois vers la fin de l'exercice, et en avril dernier, nous avons lancé le service du midi dans les deux directions, offrant ainsi aux voyageurs une liaison pratique en dehors de l'heure de pointe entre le centre-ville de Toronto et des stations ferroviaires choisies sur la ligne.

service, this route connects Oakville GO station with Mississauga's Square One and Erin Mills areas and the Yorkdale and York Mills subway stations. It turned out to be the bus network's best performer this fiscal year in terms of ridership gain, carrying 18 per cent more passengers than last year.

We increased train service on the Lakeshore East in April by adding three trains between Whitby and Toronto in the rush hour. Similar to the Lakeshore West's increase last year, this added some 3,200 seats to the morning service and 1,600 in the evening to provide much-needed capacity.

Responding to the Government's 1990 budget directive, we extended rush-hour train service to Barrie and to Guelph and Acton within six months of the budget's announcement in April. The third extension announced, to Bowmanville, was in the property acquisition and planning stage by year end.

The Barrie train, an extension of the existing Bradford service, began running on September 17, and the Guelph train, an extension of the Georgetown line, on October 29. The existing VIA station in each community was modified for commuter service, and a new station was built in Acton. We kicked off the Guelph and Acton train with fanfare the day before service started; despite cold, blustery weather that Sunday, more than 2,000 residents from both communities came out to welcome the GO Train and take part in the opening festivities.

Train service was also extended to Oshawa on the Lakeshore East in response to an earlier Provincial directive. Again, we upgraded the community's VIA station for our service, which, like the Barrie and Guelph trains, consists of a single, round-trip exten-

Depuis juin, les voyageurs bénéficient d'un service d'autobus le samedi sur la ligne de l'autoroute 403 entre Oakville et le nord du Grand Toronto. Nous offrons un service quotidien depuis 1987 sur cette ligne qui relie la station GO d'Oakville au centre commercial Square One de Mississauga et à Erin Mills ainsi qu'aux stations de métro Yorkdale et York Mills. Ce réseau d'autobus s'est avéré le plus rentable pendant l'exercice avec un gain de l'achalandage de 18 pour cent par rapport au dernier exercice.

Nous avons augmenté le service ferroviaire en avril sur le tronçon est du Lakeshore en ajoutant trois trains entre Whitby et Toronto pendant l'heure de pointe. Tout comme pour la hausse sur le tronçon ouest du Lakeshore au dernier exercice, les résidents comptent désormais sur 3 200 sièges de plus le matin et 1 600 le soir, supplément grandement nécessaire.

Pour donner suite aux directives figurant dans le budget gouvernemental de 1990, nous avons prolongé le service ferroviaire à l'heure de pointe vers Barrie ainsi que vers Guelph et Acton moins de six mois après l'annonce du budget en avril. Le troisième prolongement prévu, vers Bowmanville, en était à la phase d'acquisition et de planification à la fin de l'exercice.

Le train de Barrie, un prolongement du service en vigueur vers Bradford, a été mis sur pied le 17 septembre, et celui vers Guelph, un prolongement de la ligne Georgetown, le 29 octobre. Nous avons modifié l'actuelle station VIA de chaque ville pour servir les navetteurs et nous avons construit une nouvelle station à Acton. Nous avons fait le lancement du train vers Guelph et Acton en fanfare le jour avant la mise en service. Malgré un dimanche froid

sion of existing rush-hour service. The new train started operating on October 1.

Two other developments in October made it our busiest month of 1990-91.

On October 29, we expanded Milton line train service to offer a limited all-day schedule, the first for any route besides the Lakeshore. We doubled frequency from 10 to 19 trains each weekday, providing – again, for the first time other than on the Lakeshore – both off-peak service *and* trains from Union Station outside rush hour; the new, midday trains operate as far as Erindale station and are connected by bus with Streetsville, Meadowvale, and Milton. The line, which opened in 1981, had already expanded in early 1989 and will grow again, to full-day service, in 1995-96.

That same day, the 29th, marked the start of a trial program to help ease the strain on our parking lots. As an incentive for commuters not to drive alone to their station, we began offering special parking privileges to carpoolers at four test stations on the Lakeshore rail line – Oakville, Port Credit, Long Branch, and Ajax. A designated area in each station's parking lot is set aside in the morning rush hour for carpool permit holders registered with us; although individual parking spaces are not reserved, we feel the program will encourage commuters to pool together and free up parking space for other passengers. We are monitoring its progress with an eye to expanding it to other stations across the network.

Fare integration, our other incentive designed to relieve pressure on our parking lots, expanded in February. Barrie Transit and Vaughan Transit joined the program, bringing to 12 the number of transit

et venteux, plus de 2 000 résidents des deux villes ont accueilli le train GO et pris part aux festivités d'inauguration.

Nous avons également prolongé le service ferroviaire vers Oshawa, sur le tronçon est du Lakeshore, pour donner suite à une directive provinciale émise plus tôt dans l'année. De nouveau, nous avons modernisé la station VIA de la région pour notre service qui, tout comme pour les trains de Barrie et de Guelph, consiste en un simple prolongement aller-retour du service de pointe déjà offert. Le nouveau service ferroviaire a commencé le 1^{er} octobre.

Deux autres événements ont fait d'octobre le mois le plus occupé de l'exercice 1990-1991.

Le 29 octobre, nous avons prolongé le service ferroviaire de la ligne Milton pour offrir un horaire quotidien limité, le premier à l'exception de Lakeshore. Nous avons doublé la fréquence quotidienne des trains, qui sont passés de 10 à 19 pendant la semaine, assurant un service pendant les périodes creuses *et* des trains *partant* de la gare Union en dehors de l'heure de pointe. Les nouveaux trains de midi se rendent jusqu'à la station Erindale et sont reliés par autobus avec Streetsville, Meadowvale et Milton. La ligne, qui fonctionne depuis 1981, avait déjà été prolongée au début de 1989 et un service quotidien y sera offert en 1995-1996.

Ce même jour, le 29 octobre, marquait le début du programme d'essai pour décongestionner nos parcs de stationnement. Afin d'inciter les navetteurs à ne pas se rendre seul en voiture à leur station, nous avons commencé à offrir des priviléges de stationnement aux covoitureurs dans quatre stations d'essai sur la ligne Lakeshore, soit Oakville, Port Credit,



systems, including the Toronto Transit Commission (TTC), which have integrated their fares with ours to allow free or discounted transfer between their system and the GO Train. We pioneered the concept in 1979 with Brampton Transit in an effort to stimulate transit use and at the same time relieve congestion in our parking lots and on municipal roads.

In spite of these strides, parking lots still had to be

Long Branch et Ajax. À l'heure de pointe du matin, une zone désignée est réservée dans chaque parc de stationnement à l'intention des détenteurs de permis pour covoiturage que nous offrons. Bien que des places de stationnement individuelles ne soient pas réservées, nous croyons que le programme encouragera les navetteurs à voyager ensemble et à libérer le stationnement pour les autres passagers. Nous suivons de près les progrès du programme dans le but de le mettre en oeuvre dans les autres stations du réseau.

Le programme d'harmonisation des tarifs, une autre incitation conçue pour décongestionner les parcs de stationnement, a pris de l'expansion. En effet, depuis février, les services de transport en commun de Barrie et de Vaughan participent au programme, portant à 12 le nombre de réseaux de transport, y compris la Commission de transports de Toronto (CTT), qui ont harmonisé leurs tarifs avec les nôtres pour permettre la correspondance gratuite ou réduite entre ces réseaux et le réseau GO. Nous avons été parmi les premiers à appliquer ce concept en 1979 avec le réseau de transport de Brampton dans le but à la fois de stimuler l'utilisation du transport en commun et de décongestionner nos parcs de stationnement et les routes municipales.

Malgré ces grands progrès, nous avons dû encore agrandir les parcs de stationnement, où c'était possible, pour suffire à la demande implacable. Nous avons ajouté plus de 1 200 places dans quatre stations ferroviaires qui, avec les places des nouvelles stations ouvertes pendant l'exercice, ont porté à plus de 25 000 le nombre de places disponibles dans tout le réseau.

Nous avons également rendu la vie plus agréable

expanded, where possible, to meet unrelenting demand. We added more than 1,200 spaces at four train stations, which, along with those provided at new stations opened during the year, increased parking capacity to over 25,000 spots system-wide.

Amenities for the passenger were enhanced too through station and access improvements.

A new station for Bramalea opened in September, replacing the original one built for the start of Georgetown line rail service 16 years ago.

In February, with the opening of a covered walkway to the nearest TTC bus stop, Scarborough on the Lakeshore East became our first station to feature improved access to TTC service under our GO/TTC interface improvement program; other stations being similarly retrofitted for direct or better connection with the TTC include Weston and Old Cummer – their improvements are scheduled to be ready for passengers next fiscal year.

Relocation of our Unionville station got under way, and construction was substantially finished by year end. Slated to open in the spring of 1991, the new station is next to the future Highway 407 and will have amenities the cramped, old station does not: a bus loop, kiss & ride, and over 10 times the parking space; it will also be our first station to provide ramp access directly to the train platform for passengers with disabilities.

Significant too for the passenger was our decision to absorb the new Federal goods and services tax by not passing it on through higher fares. Even though they are not exempt from the tax, our fares stayed the same when it came into effect in January.

aux voyageurs en améliorant l'accessibilité et les stations.

Une nouvelle station a ouvert ses portes à Bramalea en septembre, pour remplacer la station originale bâtie pour le début du service sur la ligne ferroviaire de Georgetown il y a 16 ans.

En février, avec l'inauguration d'un passage couvert pour piétons vers l'arrêt d'autobus CTT le plus près, la station de Scarborough, sur le tronçon est du Lakeshore, est devenue la première à faciliter l'accès au service CTT dans le cadre du programme d'amélioration GO/CTT. Les mêmes rénovations sont apportées aux stations de Weston et de Old Cummer pour obtenir un contact direct ou meilleur avec la CTT. Les passagers devraient pouvoir profiter de ces améliorations au prochain exercice.

Le déménagement vers la station de Unionville va bon train, la construction étant pratiquement terminée à la fin de l'exercice. La nouvelle station, qui devrait ouvrir ses portes au printemps 1991, est située près de la nouvelle autoroute 407 et offrira des avantages que l'ancienne n'offrait pas : une boucle pour autobus, un débarcadère pour passagers (kiss & ride) et un parc de stationnement 10 fois plus grand. Il s'agit également de la première station à offrir aux handicapés et aux personnes âgées une rampe d'accès direct à la plate-forme d'embarquement.

Notre décision d'absorber la nouvelle taxe fédérale sur les produits et services et de ne pas hausser les tarifs a eu une grande incidence sur les passagers. Même si nos tarifs ne sont pas exonérés de la taxe, ils sont demeurés les mêmes lorsqu'elle est entrée en vigueur en janvier.

ROLLING STOCK

The train and bus fleets continued to grow to meet our service needs.

We acquired new buses twice this year, including our largest single order ever.

Nine highway coaches were bought for \$2.6 million from Motor Coach Industries to replace old buses due for retirement. Our fifth purchase of the 102A2 model, these buses were all delivered and in service by the end of December. Besides the "kneeling" mechanism of earlier orders that aids boarding and disembarking by lowering the front of the bus, other easier-access features were introduced with this purchase: the nine buses have conspicuous yellow stanchions and handrails in the boarding area, increased lighting in both the boarding area and the aisle, and more visible and easily reached stop request signals.

The other purchase was for 51 suburban-type buses from New Flyer Industries — our first from this manufacturer. Worth \$12.3 million, it is the largest bus order in our history. Forty of the vehicles will replace retiring buses, while 11 are for increased service requirements. They are scheduled for delivery by September 1991 and will also feature easier-access fittings.

On the rail front, we took delivery of more locomotives and bi-level coaches.

Our third order of F59PH locomotives (14 units, \$33.7 million) was received from the manufacturer, General Motors of Canada's Diesel Division, of London, Ontario, bringing the fleet total to 49 locomotives, 42 of them F59s.

Manufacture of our distinctive GO bi-levels continued throughout the year in Thunder Bay. All but

LE MATÉRIEL ROULANT

Nous avons continué d'accroître les parcs de trains et d'autobus pour répondre aux besoins de service.

Nous avons fait deux acquisitions de nouveaux autobus pendant l'exercice, y compris la plus grosse commande que nous ayons jamais passée.

Nous avons acheté neuf autocars au coût de 2,6 M\$ de Motor Coach Industries pour remplacer les vieux autocars bons pour la ferraille. Il s'agissait de notre cinquième achat d'autocars du modèle 102A2 qui ont tous été livrés et qui étaient prêts à être utilisés à la fin de décembre. En plus de contenir le mécanisme qui permet d'abaisser l'avant du véhicule d'où il devient plus facile de monter et descendre et qui faisait partie des premières commandes, cette commande comprend d'autres caractéristiques qui facilitent l'accès : les neuf autocars sont dotés de ranchers et de mains courantes d'un jaune éclatant dans la zone d'embarquement, d'un meilleur éclairage dans la zone d'embarquement et dans l'allée, et de signaux d'arrêt plus visibles et plus facilement accessibles.

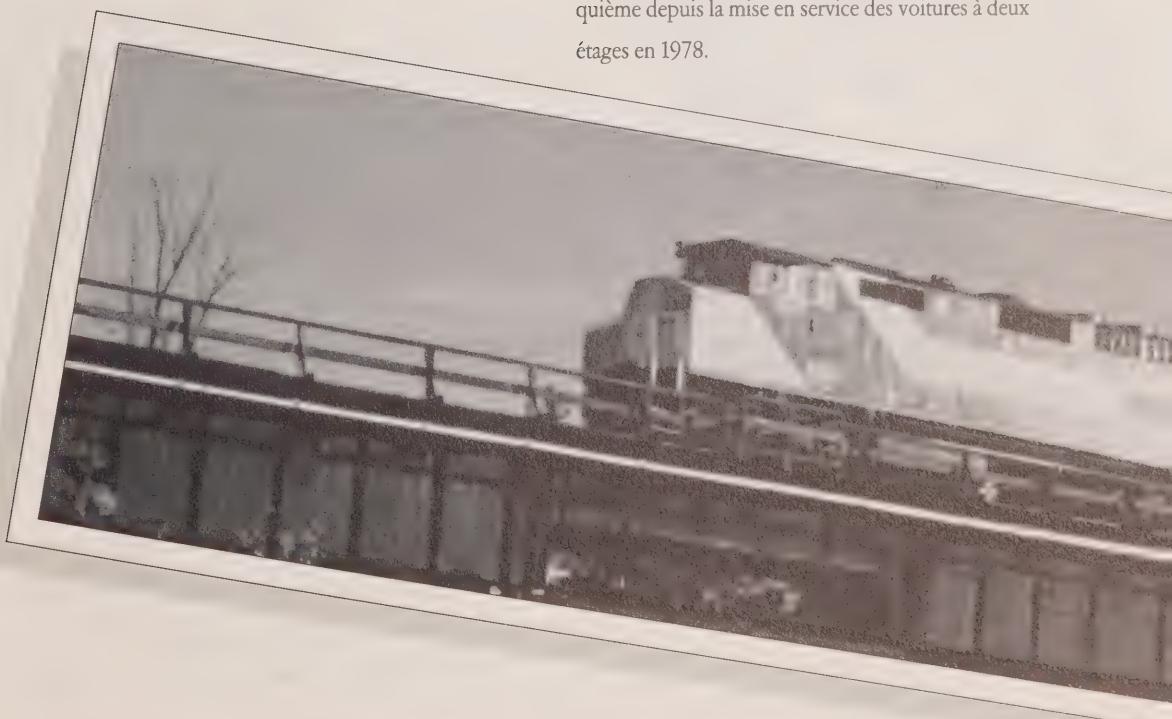
L'autre achat consistait en 51 autobus de banlieue de New Flyer Industries, fabricant auquel nous nous adressions pour la première fois. D'une valeur de 12,3 M\$, cette commande était la plus importante de notre histoire. Quarante de ces véhicules remplaceront les autobus que nous retirons de la circulation; les 11 autres serviront à répondre à la demande croissante de service. Ils devraient nous être livrés en septembre 1991 et comporter des installations qui en faciliteront l'accès.

Au point de vue ferroviaire, nous avons reçu d'autres locomotives et des voitures coach à deux étages.

11 of 60 Bi-level V coaches ordered for \$78.4 million from UTDC were delivered by year end, bringing our active fleet to 294 cars, all bi-level. When the balance is delivered by the fall of 1991, the fleet will number 334 cars, including one prototype outfitted with a washroom for passengers with disabilities. This order is our fifth since introducing the bi-level in 1978.

Nous avons reçu du fabricant, la division des diesels de General Motors du Canada de London (Ontario), notre troisième commande de locomotives F59PH (14 locomotives totalisant 33,7 M\$). Notre parc ferroviaire compte donc 49 locomotives, dont 42 F59s.

La fabrication de notre très caractéristique train à deux étages GO s'est poursuivie pendant l'exercice à Thunder Bay. Nos 60 voitures coach à deux étages de cinquième génération, sauf 11, s'élevant à 78,4 M\$, viennent de la Société de développement du transport urbain qui les a livrées à la fin de l'exercice, portant notre parc de voitures en service à 294, toutes à deux étages. Lorsque le reste des voitures sera livré à l'automne 1991, le parc totalisera 334 voitures, y compris un prototype équipé de toilettes pour handicapés. Cette commande est notre cinquième depuis la mise en service des voitures à deux étages en 1978.



THE FUTURE

Much progress was made in preparing for major expansions of the GO Train network.

We began environmental assessment study for expansion of the Milton line to full-day service. Proposed are 20-minute frequency in peak hours and roughly hourly service during off-peak periods and on weekends, making the line our first besides the Lakeshore to offer a full-day schedule of trains. Also planned is a new station in Mississauga at Winston Churchill Boulevard and Highway 401 to serve as a transportation "gateway" for transfer between cars and transit, or different modes of transit. The expanded service is scheduled to start in 1995-96.



L'AVENIR

Nous avons fait beaucoup de progrès dans la préparation des principales étapes d'expansion du Réseau ferroviaire GO.

Nous avons commencé une étude d'évaluation environnementale pour offrir un service quotidien sur la ligne Milton. Les changements proposés sont une fréquence des trains de 20 minutes à l'heure de pointe et un service approximativement aux heures pendant les périodes creuses et les fins de semaine. Ces changements feront de cette ligne la première, sauf celle du Lakeshore, à offrir un horaire quotidien de trains. Nous prévoyons également une nouvelle station à Mississauga, près du boulevard Winston Churchill et de l'autoroute 401. Elle servira de «porte d'accès» pour le transfert entre automobiles et transport en commun, ou entre différents modes de transport en commun. Le nouveau service est prévu pour 1995-1996.

Les études de faisabilité sur la prestation d'un service quotidien sur les lignes Georgetown, Richmond Hill et Stouffville ont été terminées vers la fin de l'exercice. Elles présentent un coût et des stratégies par étapes qui nous permettront d'établir les priorités et le programme des prochaines années pour ces étapes d'expansion qui devront toutes être évaluées sur le plan de l'environnement, car nous devons obtenir les commentaires publics avant de commencer la construction. Notre plan est d'accroître les niveaux de service par étapes d'ici la fin de la décennie.

À la fin de l'exercice, nous attendions l'approbation du ministère de l'Environnement de l'Ontario de l'évaluation environnementale pour l'expansion de notre ligne Lakeshore vers Oshawa et Hamilton. Un service ferroviaire quotidien devrait être offert à Oshawa à

Feasibility studies on expanding the Georgetown, Richmond Hill, and Stouffville lines to all-day service were completed towards year end. The studies presented cost and phasing scenarios to enable us to establish priorities and scheduling in the years ahead for these expansions, which will all have to undergo environmental assessment for public comment before any construction can begin. Our plan is to increase levels of service in stages by the end of this decade.

At year end, we were awaiting environmental assessment approval from the Ontario Ministry of the Environment for our Lakeshore line expansions to Oshawa and Hamilton. The extension to Oshawa is scheduled to bring all-day trains in 1993 to the west-end VIA station we started serving this October – extension to the east end of Oshawa, meanwhile, is still in the environmental study stage. The Hamilton expansion calls for incremental expansions in service to an eventual 20 trains a day; initially we will, in 1993-94, be relocating our train and bus operations to a new downtown Hamilton terminus that will be served by local transit as well.

Expansion of the Lakeshore West continued on schedule. Construction was in its second year, well under way for extension of all-day service from Oakville to Burlington in May 1992, the 25th anniversary of GO Transit. The work includes station improvements and building a third mainline track.

Much work was also devoted to improving accessibility to our service for passengers with disabilities.

Responding to the Province's directive in June to make our train service accessible to wheelchair users, we established an advisory committee to get the user's perspective in the early stages of decision-

compteur de 1993 depuis la station VIA à l'ouest de la ville que nous utilisons depuis octobre. Le service à l'est d'Oshawa en est à l'étape de l'étude environnementale. L'expansion prévue pour Hamilton vise un service supplémentaire éventuel de 20 trains par jour. Tout d'abord, nous déménagerons notre exploitation de trains et d'autobus en 1993-1994 au nouveau terminus du centre-ville de Hamilton où s'arrêteront également les véhicules locaux de transport en commun.

L'expansion du tronçon ouest du Lakeshore a continué comme prévu. En construction depuis deux ans, le prolongement du service quotidien de Oakville à Burlington est bien amorcé et devrait être prêt en mai 1992, date du 25^e anniversaire du Réseau GO. Le travail comprend les améliorations à la station et la construction d'une troisième voie principale.

L'amélioration de l'accessibilité de nos services aux handicapés et aux personnes âgées a nécessité beaucoup de travail.

Pour donner suite aux directives de la province en juin visant à rendre notre service ferroviaire accessible aux personnes en chaise roulante, nous avons établi un comité consultatif pour obtenir le point de vue des usagers, soit des handicapés eux-mêmes, dans les premières étapes de la prise de décision. Le comité comprend des membres handicapés du public représentant chaque région où nous offrons notre service ainsi que des personnes âgées et d'autres groupes travaillant activement à nos côtés pour améliorer l'accessibilité. À la fin de l'exercice, les plans prenaient forme, car nous prévoyions présenter une stratégie de mise en oeuvre au début de l'exercice suivant.

Pour nous conformer aux directives provinciales, nous rendrons entièrement accessibles toutes les nou-

making. The committee includes members of the public with disabilities, representing each region in our service area, as well as senior citizen and other groups working actively with us on accessibility improvements. By year end plans were taking shape as we worked towards presenting an implementation strategy early next fiscal year.

To comply with the Provincial directive, we will make all new stations fully accessible, as well as those undergoing major expansion, and will retrofit existing ones to provide barrier-free access from parking lot or bus loop to train. Meeting this new criterion will be two new stations already in the works: our relocated Unionville station under construction this year, and the new station to be built in Aldershot for the Burlington extension of the Lakeshore GO Train.

Other stations will be retrofitted in a multi-year program. By year end we had finished a technical feasibility study on outfitting stations with escalators and started a similar review into installing elevators in stations with tunnels. We will begin construction in 1990-91 to equip Ajax, Whitby, Oakville West, Clarkson, and Bramalea stations with escalators, while Oakville will get elevators in an arrangement with VIA Rail, which shares the station.

We also continued our access improvement programs begun in previous years. At year end we were finalizing details for construction of several improvements at rail stations, including easy-open doors, additional curb cuts and handicapped parking spaces, and more benches for waiting passengers. Specifications were also taking shape for improved access features for future orders of new buses and rail coaches.

velles stations et celles qui sont renovées substantiellement. De plus, nous modifierons les stations actuelles afin d'offrir un accès sans barrière au parc de stationnement ou à la boucle des autobus vers les trains. Deux nouvelles stations dont les travaux sont en cours répondront à ce nouveau critère: la nouvelle station de Unionville en construction pendant l'exercice et la nouvelle station qui sera construite à Aldershot pour le prolongement à Burlington du Réseau ferroviaire GO sur la ligne Lakeshore.

Les autres stations seront rénovées dans le cadre d'un programme échelonné sur plusieurs années. À la fin de l'exercice, nous avions terminé une étude de faisabilité technique sur l'installation d'escaliers mobiles dans les stations et nous avions commencé un examen semblable sur l'installation d'ascenseurs dans les stations avec tunnel. En 1990-1991, nous commencerons à équiper les stations de Ajax, Whitby, Oakville West, Clarkson et Bramalea d'escaliers mobiles et nous installerons des ascenseurs à la station de Oakville dans le cadre d'un arrangement avec VIA Rail avec qui nous partageons la station.

Nous avons également poursuivi notre programme d'amélioration de l'accessibilité amorcé dans les exercices précédents. À la fin de l'exercice, nous mettions la dernière main aux détails pour la construction de plusieurs améliorations aux stations ferroviaires, y compris des portes faciles à ouvrir, des bateaux de trottoirs et des places de stationnement supplémentaires pour handicapés ainsi que d'autres bancs pour les passagers qui attendent. Les spécifications prenaient également forme sur les caractéristiques visant l'amélioration de l'accès pour les commandes futures de nouveaux autobus et voitures coach.



FIVE-YEAR COMPARISONS

Subsidy	\$ Millions
86-87	48,999
87-88	47,557
88-89	45,891
89-90	48,906
90-91	65,997

Operating subsidy, excluding amortization

Subsidy Per Passenger

Dollars	
86-87	1,82
87-88	1,63
88-89	1,49
89-90	1,42
90-91	1,85

Operating subsidy, excluding amortization

Cost Per Passenger

Dollars	
86-87	4,01
87-88	3,91
88-89	4,00
89-90	4,10*
90-91	4,55

Operating cost, excluding amortization

*Revised from 1989-90 annual report

Cost Recovery

Percentage of operating costs recovered through revenue

86-87	60,2
87-88	63,7
88-89	68,5
89-90	70,9
90-91	65,3 (64,3*)

*Remittance of goods and services tax on fares taken into account

COMPARAISON QUINQUENNALE

Subventions	En millions de dollars
86-87	48,999
87-88	47,557
88-89	45,891
89-90	48,906
90-91	65,997

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subvention par usager

En dollars	
86-87	1,82
87-88	1,63
88-89	1,49
89-90	1,42
90-91	1,85

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Coût par usager

En dollars	
86-87	4,01
87-88	3,91
88-89	4,00
89-90	4,10*
90-91	4,55

Coût d'exploitation, exception faite de l'amortissement

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel de 1989-1990

Récupération des coûts

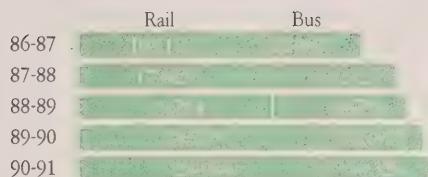
Pourcentage des coûts d'exploitation recouvrés à même les revenus

86-87	60,2
87-88	63,7
88-89	68,5
89-90	70,9
90-91	65,3 (64,3*)

*Remboursement de la taxe sur les produits et services sur les tarifs pris en compte

Passenger Carryings

Millions

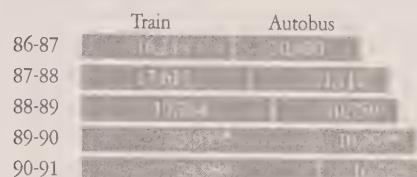


Contract service excluded

*Revised from 1989-90 annual report

Nombre de voyageurs

En millions

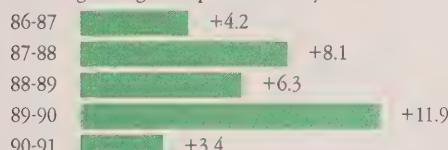


Exception faite des services assurés en sous-traitance

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel de 1989-1990

System Passenger Carryings

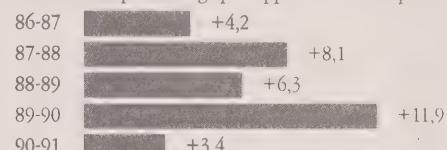
Percentage change over previous fiscal year



Contract service excluded

Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau

Évolution du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Rail Car Fleet

Active at year end



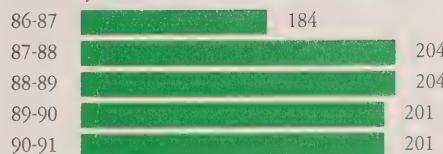
Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



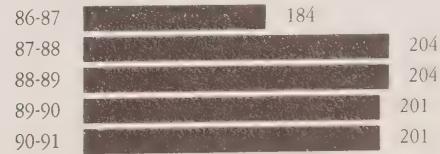
Bus Fleet

Active at year end



Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



STATISTICS

Corridor	Passengers Carried (Thousands)			Route Kilometres Operated (At year end)		Kilometres Operated (Thousands)	
	1990-91	1989-90	%Change	1990-91	1989-90	1990-91	1989-90
Rail							
Lakeshore West	9,604	9,891	- 2.9	63	63	976	946
Lakeshore East	8,967	8,262	+ 8.5	52	47	929	895
Georgetown	1,935	1,874*	+ 3.3	78	47	102	94
Richmond Hill	1,179	1,059*	+11.3	34	34	114	103
Milton	2,408	2,093	+15.1	50	50	208	164
Barrie	411	397	+ 3.5	102	67	43	32
Stouffville	480	377*	+27.3	47	47	46	28
Total	24,984	23,953*	+ 4.3	426	355	2,418	2,262
Bus							
Hamilton	2,084	2,136	- 2.4	242	242	5,005	4,725
Milton	182	160	+13.8	83	56	477	494
Georgetown	1,445	1,342*	+ 7.7	321	284	2,769	2,599
Bolton	18	16	+12.5	64	64	106	106
Newmarket	4,659	4,573*	+ 1.9	316	316	4,146	4,135
Uxbridge	113	108*	+ 4.6	172	172	398	374
Oshawa	1,827	1,860	- 1.8	177	177	2,478	2,257
Total	10,328	10,195*	+ 1.3	1,375	1,311	15,379	14,690
System Subtotal	35,312	34,148*	+ 3.4	1,801	1,666	17,797	16,952
Canada's Wonderland Contract Service	287	294*	- 2.4	29	29	354	354
System Total	35,599	34,442*	+ 3.4	1,830	1,695	18,151	17,306

*Revised from 1989-90 annual report

DONNÉES STATISTIQUES

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers)			Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1990-91	1989-90	Évolution, en pourcentage	1990-91	1989-90	1990-91	1989-90
Train							
Lakeshore ouest	9 604	9 891	− 2,9	63	63	976	946
Lakeshore est	8 967	8 262	+ 8,5	52	47	929	895
Georgetown	1 935	1 874*	+ 3,3	78	47	102	94
Richmond Hill	1 179	1 059*	+11,3	34	34	114	103
Milton	2 408	2 093	+15,1	50	50	208	164
Barrie	411	397	+ 3,5	102	67	43	32
Stouffville	480	377*	+27,3	47	47	46	28
Total	24 984	23 953*	+ 4,3	426	355	2 418	2 262
Autobus							
Hamilton	2 084	2 136	− 2,4	242	242	5 005	4 725
Milton	182	160	+13,8	83	56	477	494
Georgetown	1 445	1 342*	+ 7,7	321	284	2 769	2 599
Bolton	18	16	+12,5	64	64	106	106
Newmarket	4 659	4 573*	+ 1,9	316	316	4 146	4 135
Uxbridge	113	108*	+ 4,6	172	172	398	374
Oshawa	1 827	1 860	− 1,8	177	177	2 478	2 257
Total	10 328	10 195*	+ 1,3	1 375	1 311	15 379	14 690
Total partiel, ensemble du réseau	35 312	34 148*	+ 3,4	1 801	1 666	17 797	16 952
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	287	294*	− 2,4	29	29	354	354
Total, ensemble du réseau	35 599	34 442*	+ 3,4	1 830	1 695	18 151	17 306

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1989-1990

OBJECTIVES

GO Transit (the Toronto Area Transit Operating Authority) is an Agency of the Crown established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

MISSION

Le Réseau GO (la Régie des transports en commun de la région de Toronto) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport régional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

AREA OF JURISDICTION

GO Transit is a voluntary association, empowered by legislation, of the Regional Municipalities of Peel, York, Durham, Halton, and Hamilton-Wentworth, the Municipality of Metropolitan Toronto, and the Province of Ontario.

MEMBERSHIP

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, *ex officio*, the Chairmen of the Councils of Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

MEMBERS

Louis H. Parsons Chairman

Gary W. Herrema Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

R. Frank Bean Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Eldred R. King Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Peter D. Pomeroy Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Reg J. Whynott Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

SPHÈRE D'ACTIVITÉ

Le Réseau GO est une personne morale regroupant, sur une base volontaire, les municipalités régionales de Peel, York, Durham, Halton et Hamilton-Wentworth, la municipalité du Toronto métropolitain et la province de l'Ontario.

CONSEIL

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain; le Conseil relève directement du ministre des Transports.

MEMBRES

Louis H. Parsons, Président du Conseil

Gary W. Herrema, Vice-président du Conseil

Président du conseil de la municipalité régionale de Durham

R. Frank Bean, Président du conseil de la municipalité régionale de Peel

Eldred R. King, Président du conseil de la municipalité régionale de York

Peter D. Pomeroy, Président du conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, Président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

Reg J. Whynott, Président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

MINISTER

The Honourable Ed Philip Minister of Transportation

MINISTRE

L'honorable Ed Philip, Ministre des Transports

OFFICERS

Thomas G. Smith Managing Director
 David A. Sutherland Executive Director, Planning, Finance and Administration
 Secretary to the Board
 Allan M. Robinson Director, Finance
 Treasurer to the Board

EXECUTIVE STAFF

Reporting to the Chairman is the Managing Director, under whom are the Executive Directors of GO's three Divisions:

The Operations Division is responsible for the delivery of transportation service to the public and for rolling stock acquisition and maintenance. The Planning, Finance and Administration Division is charged with business and strategic planning and the organization's finance and administration. Responsible for engineering and development and plant management is the Engineering, Development and Plant Division.

James A. Brown Executive Director, Operations
 Richard C. Ducharme Executive Director, Engineering, Development and Plant
 David A. Sutherland Executive Director, Planning, Finance and Administration

HAUTE DIRECTION

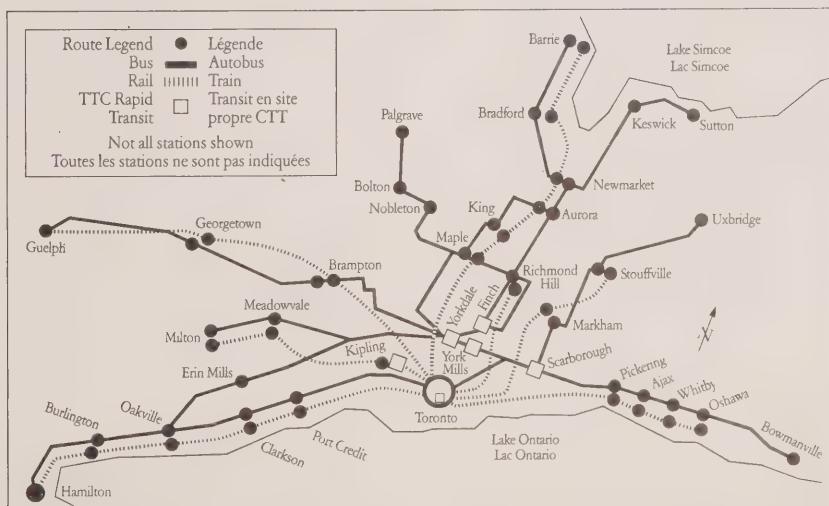
Thomas G. Smith, Directeur général de l'Exploitation
 David A. Sutherland, Directeur, Service de la planification, des finances et de l'administration et Secrétaire du Conseil
 Allan M. Robinson, Directeur des finances et Trésorier du Conseil

CADRES SUPÉRIEURS

La société est placée sous la direction du directeur général de l'Exploitation, qui relève du président du Conseil. Les dirigeants des trois grandes divisions de la société relèvent du directeur général de l'Exploitation :

Le Service de l'exploitation est responsable de la prestation de services de transport au grand public, de l'acquisition de matériel roulant et de l'entretien. Le Service de la planification, des finances et de l'administration est chargé de la planification financière et stratégique de la société, de la gestion financière et de l'administration de ses activités. Le Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau est responsable des travaux d'ingénierie, de l'aménagement du réseau et de la gestion du matériel.

James A. Brown, Directeur, Service de l'exploitation
 Richard C. Ducharme, Directeur, Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau
 David A. Sutherland, Directeur, Service de la planification des finances et de l'administration



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1991

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1991

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present.

These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du Conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

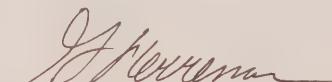
Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le Conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du Conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le Conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.



Chairman Louis H. Parsons Président du Conseil



Member Gary W. Herrema Membre du Conseil

AUDITORS' REPORT

To the members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1991 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1991 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au Ministre des Transports et au Vérificateur Provincial

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1991 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1991, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand

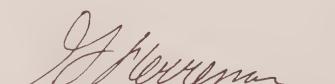
Toronto Area Transit Operating Authority
BALANCE SHEET AS AT MARCH 31
 (In thousands of dollars)

Assets	1991	1990 (restated, note 2)
Current assets		
Cash	\$ 8,138	\$ 14,319
Accounts receivable	4,572	7,171
Deposit with Canadian National Railway Company	8,473	11,912
Due from the Province of Ontario	18,750	28,759
Spare parts and supplies	1,588	1,422
Prepaid expenses	675	819
	42,196	64,402
Other assets (note 3)	1,598	1,598
Fixed assets		
Land	35,824	27,778
Buildings and equipment (note 4)	474,015	392,853
Leasehold improvements net of accumulated amortization of \$1,719 (1990 - \$1,339)	5,887	6,267
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$71,122 (1990 - \$60,586)	140,970	148,345
Trackwork and installation net of accumulated amortization of \$3,917 (1990 - \$1,872)	36,975	38,247
Construction in progress		
GO Train Service Expansion Program	71,840	58,942
Other	119,576	98,150
	885,087	770,582
	\$928,881	\$836,582
Liabilities		
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	42,168	60,784
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,626	1,132
	43,794	61,916
Equity		
Province of Ontario	885,087	774,666
	\$928,881	\$836,582

Signed on behalf of the Members,



Louis H. Parsons Chairman



Gary W. Herrema Member

États financiers

Régie des transports en commun de la région de Toronto

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

	Actif	1991	1990 (redressés, note 2)
Actif à court terme			
Encaisse	8 138 \$	14 319 \$	
Comptes débiteurs	4 572	7 171	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	8 473	11 912	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	18 750	28 759	
Pièces de rechange et fournitures	1 588	1 422	
Frais payés d'avance	675	819	
	42 196	64 402	
Autres éléments d'actif (note 3)	1 598		1 598
Immobilisations			
Terrains	35 824	27 778	
Bâtiments et matériel (note 4)	474 015	392 853	
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 1 719 \$ (1 339 \$ en 1990)	5 887	6 267	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 71 122 \$ (60 586 \$ en 1990)	140 970	148 345	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 3 917 \$ (1 872 \$ en 1990)	36 975	38 247	
Travaux en cours			
Programme d'extension du service du réseau GO	71 840	58 942	
Autres	119 576	98 150	
	885 087	770 582	
	928 881 \$	836 582 \$	
Passif			
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges à payer	42 168	60 784	
Produit non matérialisé à l'égard des billets vendus et non utilisés	1 626	1 132	
	43 794	61 916	
Avoir			
Province de l'Ontario	885 087	774 666	
	928 881 \$	836 582 \$	

Au nom des membres,

Louis H. Parsons Président du Conseil

Gary W. Herrema Membre du Conseil

For the year ended March 31

STATEMENT OF EQUITY

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Equity – Beginning of year		
As originally reported	\$774,666	\$622,760
Effect of change in accounting policy (note 2)	–	(2,618)
As restated	774,666	620,142
Capital contribution from the Province of Ontario	158,030	190,887
	932,696	811,029
Amortization of capital contributions	(47,609)	(36,363)
Equity – End of year	\$885,087	\$774,666

For the year ended March 31

STATEMENT OF OPERATIONS

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Revenue		
Comuter services	\$ 91,887	\$ 86,510
Sundry revenue (note 6)	3,905	3,336
Gain on sale of fixed assets	138	2,339
	95,930	92,185
Expenses (note 7)		
Train and bus operations	126,548	105,933
Terminals and plant	47,019	45,065
General and administration	35,969	26,456
	209,536	177,454
Loss from operations	113,606	85,269
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization of capital contributions of \$47,609 (1990 – \$36,363)	113,606	85,269
Net income for the year	\$ –	\$ –

États financiers

Pour l'exercice terminé le 31 mars

AVOIR

(en milliers de dollars)

	1991	1990
		(redressés, note 2)
Avoir au début de l'exercice		
Présenté initialement	774 666 \$	622 760 \$
Incidence du changement de la convention comptable (note 2)	—	(2 618)
Redressé	774 666	620 142
Apport de capital de la province de l'Ontario	158 030	190 887
	932 696	811 029
Amortissement de l'apport de capital	(47 609)	(36 363)
Avoir à la fin de l'exercice	885 087 \$	774 666 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers de dollars)

	1991	1990
		(redressés, note 2)
Revenus		
Services de transport de banlieue	91 887 \$	86 510 \$
Revenus divers (note 6)	3 905	3 336
Gain à la vente d'immobilisations	138	2,339
	95 930	92 185
Dépenses (note 7)		
Exploitation des trains et des autobus	126 548	105 933
Terminus et atelier	47 019	45 065
Frais généraux et administratifs	35 969	26 456
	209 536	177 454
Perte d'exploitation	113 606	85 269
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement de l'apport de capital de 47 609 \$ (36 363 \$ en 1990)	113 606	85 269
Revenu net pour l'exercice	— \$	— \$

For the year ended March 31

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

(In thousands of dollars)

	1991	1990 (restated, note 2)
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss from operations	\$(113,606)	\$ (85,269)
Non-cash items –		
Depreciation and amortization	47,609	36,363
Gain on sale of fixed assets	(138)	(2,339)
	(66,135)	(51,245)
Net change in non-cash working capital items	(2,097)	13,857
	(68,232)	(37,388)
Cash provided by (used in) investment activities		
Fixed assets additions	(162,133)	(190,887)
Other assets additions	–	(891)
Fixed assets disposals	157	3,592
	(161,976)	(188,186)
Cash provided by financing activities		
Province of Ontario –		
Operating subsidy	65,997	48,906
Capital contributions	158,030	190,887
	224,027	239,793
Net increase (decrease) in cash	(6,181)	14,219
Cash – Beginning of year	14,319	100
Cash – End of year	\$ 8,138	\$ 14,319

For the year ended March 31, 1991

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Fixed assets

Fixed assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Pour l'exercice terminé le 31 mars

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	1991	1990
		(redressés, note 2)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte d'exploitation	(113 606) \$	(85 269) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	47 609	36 363
Gain à la vente d'immobilisations	(138)	(2 339)
	(66 135)	(51 245)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(2 097)	13 857
	(68 232)	(37 388)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(162 133)	(190 887)
Nouveaux autres éléments d'actif	—	(891)
Aliénation d'immobilisations	157	3 592
	(161 976)	(188 186)
Liquidités provenant des activités de financement		
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	65 997	48 906
Apport de capital	158 030	190 887
	224 027	239 793
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	(6 181)	14 219
Encaisse au début de l'exercice	14 319	100
Encaisse à la fin de l'exercice	8 138 \$	14 319 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1991

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

a) Pièces de recharge et fournitures

Les pièces de recharge et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et de la valeur de remplacement.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Buildings and equipment						
Shelters and ticket booths					5 years	
Other buildings					20 years	
Locomotive overhauls					5 years	
Locomotives and auxiliary power control units					20 years	
Other railway rolling stock					25 years	
Buses					12 years	
Parking lots					20 years	
Sundry – Furniture and fixtures					12 years	
– Other					3-5 years	
Improvements to railway right of way and railway plant					20 years	
Trackwork and installation					20 years	
Leasehold improvements					20 years	

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of fixed assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Change in accounting policy

The Authority has changed its method of providing for depreciation on locomotives and auxiliary power control units from a 25 year straight-line method applied at cost plus an estimation of future overhaul costs to a 20 year straight-line method for locomotives and a 5 year straight-line method for actual overhaul costs.

The effect of this change decreased the loss from operations by \$607 (1990 – \$1,604). The policy change has been applied retroactively. Opening equity has been reduced by \$2,618.

3. Other assets

Included in other assets is a balance of sale of \$891 arising from the sale of land surplus to the Authority's needs. The asset is collateralized by a second mortgage on the property.

Interest is being charged at a rate commencing at 8% and increasing at 1% at the end of each five year period until February 28, 2013 when the proceeds become due. Additional interest may be earned based on the net income from the property. Total interest in a single year cannot exceed 18%.

4. Buildings and equipment

1991

1990

	Cost	Accumulated depreciation	Net book value (restated, note 2)	Cost	Accumulated depreciation	Net book value (restated, note 2)
Buildings	\$ 63,619	\$ 20,885	\$ 42,734	\$ 54,993	\$ 17,968	\$ 37,025
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	132,294	21,049	111,245	76,548	15,973	60,575
Uni-level coaches	24,896	24,401	495	24,896	17,915	6,981
Other railway rolling stock	322,833	59,777	263,056	302,176	46,966	255,210
Buses	40,828	20,026	20,802	33,690	17,015	16,675
Parking lots	21,872	5,003	16,869	14,252	4,094	10,158
Sundry	28,945	10,131	18,814	13,449	7,220	6,229
	\$635,287	\$161,272	\$474,015	\$520,004	\$127,151	\$392,853

The Authority is actively seeking a purchaser for 99 uni-level coach units which are considered to be surplus. The book value of these coach units has been written down to their estimated net recoverable amount of \$495 by a charge of \$5,252 to depreciation expense.

Bâtiments et matériel					
Abris et guichets				5 ans	
Autres bâtiments				20 ans	
Révisions des locomotives				5 ans	
Locomotives et groupes électrogènes				20 ans	
Autre matériel roulant des chemins de fer				25 ans	
Autobus				12 ans	
Terrains de stationnement				20 ans	
Divers :					
Mobilier et agencements				12 ans	
Autres				3 à 5 ans	
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer				20 ans	
Travaux sur les voies et installation				20 ans	
Améliorations locatives				20 ans	

c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les produits non matérialisés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

2. Changement d'une convention comptable

La Régie a changé sa méthode d'amortissement des locomotives et des groupes électrogènes, soit de la méthode linéaire sur 25 ans appliquée au prix coûtant plus une estimation du coût des révisions à venir à la méthode linéaire sur 20 ans pour les locomotives et sur 5 ans pour le coût actuel des révisions.

Par suite de ce changement, la perte d'exploitation a été réduite de 607 \$ (1 604 \$ en 1990). Ce changement a été appliqué rétroactivement. L'avoir au début de l'exercice a été réduit de 2 618 \$.

3. Autres éléments d'actif

Un solde de 891 \$ découlant de la vente d'un terrain excédentaire est compris dans les autres éléments d'actif. Cet élément d'actif est garanti par une hypothèque de deuxième rang sur la propriété.

Des intérêts sont imputés à un taux de 8 %, majoré de 1 % à la fin de chaque période de cinq ans jusqu'au 28 février 2013, moment où le produit doit être versé. Des intérêts additionnels peuvent être imputés selon le revenu net tiré de la propriété. Le total des intérêts pour un an ne peut excéder 18 %.

4. Bâtiments et matériel

1991

1990

	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette (redressés, note 2)	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette (redressés, note 2)
Bâtiments	63 619 \$	20 885 \$	42 734 \$	54 993 \$	17 968 \$	37 025 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	132 294	21 049	111 245	76 548	15 973	60 575
Voitures coach	24 896	24 401	495	24 896	17 915	6 981
Autre matériel roulant des chemins de fer	322 833	59 777	263 056	302 176	46 966	255 210
Autobus	40 828	20 026	20 802	33 690	17 015	16 675
Terrains de stationnement	21 872	5 003	16 869	14 252	4 094	10 158
Autres	28 945	10 131	18 814	13 449	7 220	6 229
	635 287 \$	161 272 \$	474 015 \$	520 004 \$	127 151 \$	392 853 \$

La Régie cherche un acheteur pour 99 voitures coach, jugées excédentaires. La valeur comptable de ces voitures a été réduite à la valeur nette estimative de recouvrement, soit 495 \$ par voie d'une imputation de 5 252 \$ aux frais d'amortissement.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

The details of sundry revenue are as follows:

	1991	1990
Interest income	\$ 956	\$ 935
Rentals – rolling stock	207	191
Rentals – space	1,186	854
Advertising revenue	351	263
Commissions – ticket sales	719	674
Other	486	419
	\$ 3,905	\$ 3,336

7. Expenses

Further details of expenses are as follows:

	1991	1990
Salaries, wages and fringe benefits	\$ 52,111	\$ 41,538
Payments to outside parties for operation of services	57,793	50,949
Fuel and oil	11,799	9,546
Other expenses	27,540	28,028
	149,243	130,061
Leases, rentals and user charges	12,684	11,030
Depreciation and amortization	47,609	36,363
Total expenses	\$209,536	\$177,454

Of the total expenses \$149,243 (1990 – \$130,061) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1991, total revenue amounted to \$95,930 (1990 – \$92,185) and represents a recovery of 64.3% (1990 – 70.9%) of the recoverable expenses.

8. Commitments**(a) Purchase of bi-level commuter rail cars**

The Authority has entered into contracts with the Urban Transportation Development Corporation Inc. for the purchase of bi-level commuter rail cars.

The estimated balance of the purchase price for the 11 cars remaining to be delivered is \$9,890.

(b) Purchase of suburban buses

The Authority has entered into a letter of intent in the amount of \$12,300 with New Flyer Industries Limited for the purchase of fifty-one suburban buses to be delivered by mid-September 1991.

(c) Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1991 - 1992	\$ 5,225
1992 - 1993	4,952
1993 - 1994	4,506
1994 - 1995	4,245
1995 - 1996	3,951
Thereafter	50,120
	\$ 72,999

In addition to the commitments above, the Authority has entered into an agreement to lease land which expires in 2079. The annual rental under this lease is \$153.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par des ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadian Pacific Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1991	1990
Intérêts créditeurs	956 \$	935 \$
Location de matériel roulant	207	191
Location de surfaces	1 186	854
Revenu de publicité	351	263
Commissions sur les ventes de billets	719	674
Autres	486	419
	3 905 \$	3 336 \$

7. Dépenses

Les dépenses se détaillent comme suit :

	1991	1990
Traitements, salaires et avantages sociaux	52 111 \$	41 538 \$
Paiement à des parties externes en contrepartie de l'exploitation de services	57 793	50 949
Carburant et huile	11 799	9 546
Autres dépenses	27 540	28 028
	149 243	130 061
Baux, locations et dépenses des usagers	12 684	11 030
Amortissement	47 609	36 363
Total des dépenses	209 536 \$	177 454 \$

Du montant total des dépenses ci-dessus, il est jugé que 149 243 \$ (130 061 \$ en 1990) pourront être recouvrés des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1991, le total des revenus s'élève à 95 930 \$ (92 185 \$ en 1990), soit un recouvrement de 64,3 % (70,9 % en 1990) des dépenses recouvrables.

8. Engagements

a) Acquisition de voitures à deux étages desservant les banlieues

La Régie a conclu des contrats avec la Société de développement du transport urbain Ltée pour l'achat de voitures à deux étages pour desservir les banlieues.

Le solde estimatif du prix d'achat à l'égard des 11 voitures qui n'ont pas encore été livrées s'établit à 9 890 \$.

b) Acquisition d'autobus desservant les banlieues

La Régie a signé une lettre d'intention de 12 300 \$ avec New Flyer Industries Limited pour l'achat de 51 autobus pour desservir les banlieues et qui seront livrés d'ici la mi-septembre 1991.

c) Baux

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1991 - 1992	5 225 \$
1992 - 1993	4 952
1993 - 1994	4 506
1994 - 1995	4 245
1995 - 1996	3 951
Par la suite	50 120
	72 999 \$

En plus des engagements mentionnés ci-dessus, la Régie a conclu une entente visant la location d'un terrain. Le loyer annuel aux termes de ce bail, qui échoit en 2079, s'établit à 153 \$.

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was \$2,470 (1990 – \$2,144). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately fifty-seven thousand dollars during the fiscal year (1990 – forty-eight thousand dollars).

11. Subsequent event

On April 9, 1991, the Authority entered into an agreement to acquire the Danforth Rail Yards from Canadian National Railways for \$54,500. The funds are held in trust pending an environmental assessment review.

9. Régime de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au régime s'est chiffrée à 2 470 \$ (2 144 \$ en 1990). Ce montant équivaut à l'obligation totale de la Régie et est compris dans les charges dans l'état des résultats d'exploitation.

10. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ cinquante-sept mille dollars (quarante-huit mille dollars en 1990).

11. Événement postérieur à la date du bilan

Le 29 avril 1991, la Régie a conclu un contrat visant l'acquisition du triage Danforth auprès des Chemins de fer nationaux du Canada pour 54 500 \$. Les fonds sont détenus en fiducie en attendant une évaluation environnementale.

© Queen's Printer for Ontario, 1991 © Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1991
Photos: GO Transit Photographies : Réseau GO
Printed on recycled paper  Imprimé sur du papier recyclé



Ontario

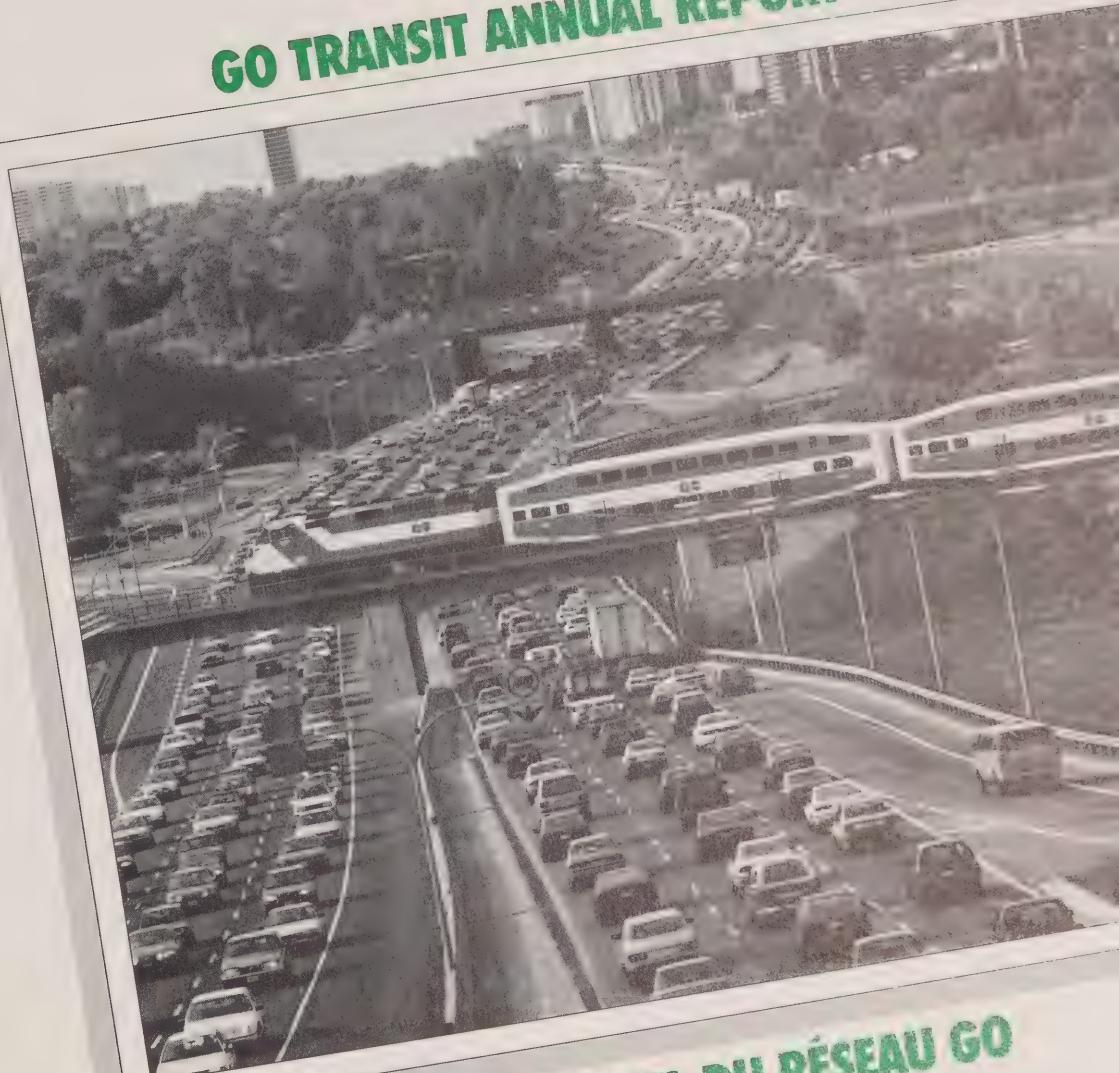
RÉSEAU  TRANSIT

CAZON
DT 160
- A 56

For the year ended March 31, 1992 • Pour l'exercice terminé le 31 mars 1992

GO
Public

GO TRANSIT ANNUAL REPORT



RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU GO



Toronto Area Transit Operating Authority



Régie des transports en commun de la région de Toronto

GO TRANSIT



RÉSEAU GO

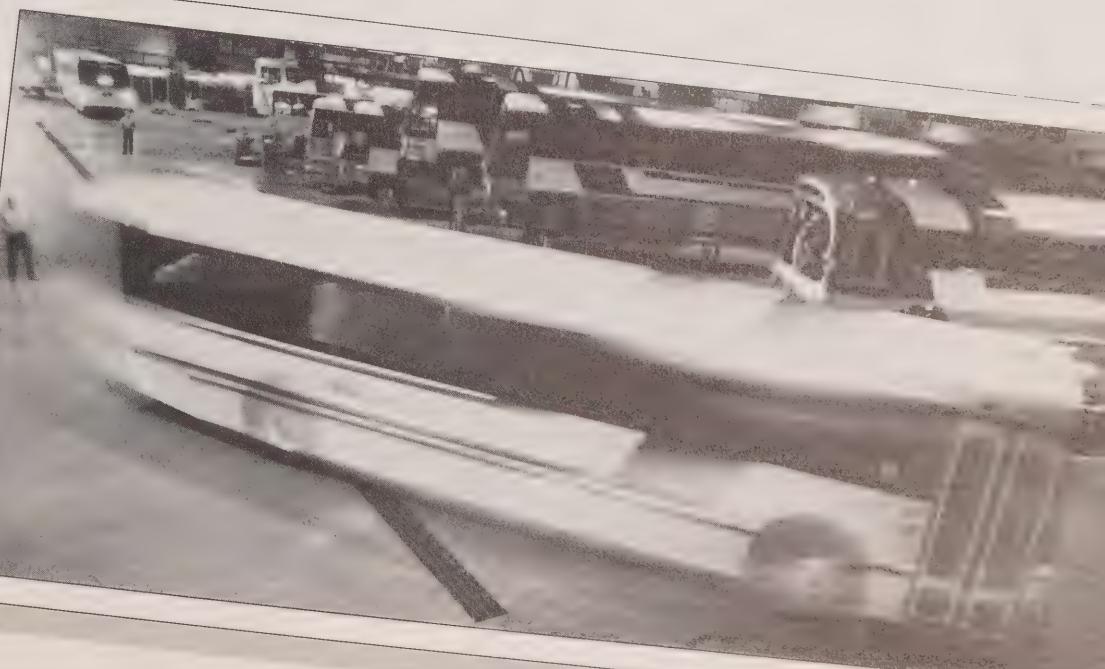
1120 Finch Avenue West, Toronto (Downsview)
Ontario, Canada M3J 3J8
Telephone: (416) 665-9211 Facsimile: (416) 665-9006

1120, avenue Finch Ouest, Toronto (Downsview)
(Ontario) Canada M3J 3J8
Téléphone : (416) 665-9211 Télécopieur : (416) 665-9006

TABLE OF CONTENTS

Transmittal	2	Présentation
Chairman's summary	4	Message du président du Conseil
Managing Director's report	5	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	18 19	Comparaison quinquennale
Statistics	20 21	Données statistiques
The organization	22 23	La société
Management's responsibility for financial statements	24	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	25	Rapport des vérificateurs
Financial statements	26 27	États financiers
Notes to financial statements	32 33	Notes afférentes aux états financiers

TABLE DES MATIÈRES



To the Honourable Gilles Pouliot
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1991-92 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing cooperation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

À l'honorable Gilles Pouliot
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel 1991-1992 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.



Chairman, GO Transit Louis H. Parsons . Président du Conseil du Réseau GO

To the Honourable Henry N.R. Jackman
Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1992.

Respectfully submitted,

À l'honorable Henry N.R. Jackman
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1992.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.



Minister of Transportation Gilles Pouliot Ministre des Transports



LOOKING AHEAD

With almost a quarter-century of service to the public behind us, we devoted our energies to the future.

While there were no major additions in service during the year, a great deal of planning went on for expansion the likes of which we have never seen. We continued forging ahead with plans to phase in all-day train service right across the network, our largest expansion program ever. And we moved closer to making our trains accessible to wheelchair users and other passengers with disabilities.

These significant improvements will usher in a new era of public transit for the Toronto area within the next decade. The quality service people have come to expect of us will become much more widely available, accessible to all, throughout the day. It will be a GO Transit that I look forward to seeing.

This past year was also notable for me personally. I am honored to have been elected chairman of the American Public Transit Association, a professional organization of our industry to which many Canadian transit systems belong.

GO and the Toronto Transit Commission co-hosted the association's annual conference in Toronto in the fall, an event which showcased both systems to delegates from all over North America and overseas. I can proudly say, without bias, that we received many accolades for our operation — and I am confident we will continue earning such recognition, from our peers and the public, in the years to come.

VERS L'AVENIR

Comptant tout près d'un quart de siècle de prestations de services au public, nous avons consacré nos énergies à l'avenir.

Ce n'est pas tant l'ajout de prestations de services qui a marqué cet exercice, mais des activités de planification importantes visant une expansion sans pareil. Nous avons continué de mettre de l'avant les plans d'intégration graduelle du service ferroviaire quotidien continu dans tout le réseau, notre plus important programme d'expansion jusqu'à présent, et nous sommes presque en mesure d'offrir l'accessibilité de nos trains aux personnes en fauteuil roulant et à d'autres passagers handicapés.

Ces améliorations importantes feront basculer la région de Toronto dans une nouvelle ère en matière de transport en commun au cours de la prochaine décennie. Le service de qualité que le public attend de nous s'étendra sur une plus grande échelle, sera accessible à tous, toute la journée. C'est un réseau GO que j'attends avec impatience.

L'exercice 1991-1992 a également été remarquable pour moi. J'ai eu l'honneur d'être élu président du conseil de l'American Public Transit Association, une organisation professionnelle de notre secteur d'activités dont font partie plusieurs systèmes de transports en commun canadiens.

Le réseau GO et la Commission de transports en commun de Toronto ont été les hôtes de la réunion annuelle de l'association qui s'est tenue à Toronto l'automne dernier, un événement qui a permis de faire valoir les deux systèmes de transport à des délégués provenant de toute l'Amérique du Nord et d'outre-mer. Je peux dire fièrement et sans la moindre exagération que nos activités ont fait l'objet de nombreuses marques d'appréciation et je suis certain que nous continuerons d'être à la hauteur d'une telle appréciation de nos pairs et du public au cours des années à venir.



Chairman

Louis H. Parsons

Président du Conseil

RIDING IT OUT

The fiscal year was one of the toughest we have ever faced.

We experienced our first year-to-year decline in ridership, a situation that, while giving us cause for concern, we believe is only temporary. The economic recession has taken its toll on transit use across the nation, simply because widespread unemployment has reduced the need to commute. GO Transit has not escaped its clutches, but we will weather the recession along with everyone else and expect to return soon to the ridership growth levels of the past.

Rather than dwell on problems, however, we should take pride in our accomplishments. We continued to provide high-quality, on-time service to our passengers. Backed financially, as always, by the Province, we worked steadfastly toward realizing our plans for further accessibility improvements and for all-day service throughout the rail network.

The year was a busy one in these and other areas. There will be even more activity in the next few years as we move from the planning and environmental assessment stages to actual construction and expansion of service.

The highlights of 1991-92 follow; we expect to be able to report on even more progress next fiscal year.

SURMONTER LA RÉCESSION

L'exercice financier de 1991-1992 a été l'un des plus difficiles que nous ayons eu à vivre.

Nous avons enregistré notre premier déclin en glissement annuel de l'achalandage, une situation qui, bien qu'elle soit un sujet de préoccupation, sera temporaire selon nous. La récession économique a eu une incidence négative sur l'utilisation des systèmes de transports en commun dans tout le pays, le besoin des déplacements domicile-travail étant réduit par suite du chômage largement répandu. Le réseau Go n'a pas échappé à la récession, mais nous y survivrons comme tout le monde et nous comptons retrouver les taux de croissance d'achalandage enregistrés dans le passé.

Plutôt que de nous attarder aux problèmes, nous devons être fiers de nos réalisations. Nous avons continué de fournir un service ponctuel et d'excellente qualité aux passagers. Appuyés financièrement comme toujours par la province de l'Ontario, nous avons travaillé de pied ferme à la réalisation de nos plans visant une plus grande accessibilité et la prestation d'un service ferroviaire quotidien continu à la grandeur du réseau.

Ces plans et d'autres projets ont bien rempli cet exercice financier. Les prochaines années seront encore plus chargées au fur et à mesure que nous passerons des étapes de planification et d'évaluation environnementale à la mise en chantier et à l'expansion du service.

Les faits saillants de 1991-1992 suivent; nous comptons être en mesure de faire rapport sur encore plus de progrès l'année prochaine.



Managing Director

Thomas G. Smith

Directeur général de l'exploitation

RIDERSHIP

Ridership dropped for the first time in our history, but we do not expect the decline, a modest one, to last long.

We carried nearly 35.5 million passengers on our trains and buses in 1991-92, a slight decrease of 0.4 percent from 1990-91. GO Train carryings did post a 0.5 percent gain, but GO Bus ridership dropped by 2.6 percent.

Train ridership this fiscal year totalled just over 25 million trips, compared with just under 25 million the year before. Three rail lines recorded increases, offsetting the other four lines' losses: The Milton line, where we expanded service in late 1990, had the biggest gain, 13.8 percent over 1990-91's level; Stouffville line carryings increased by 6.7 percent, and those on the Richmond Hill line by 4.6 percent.

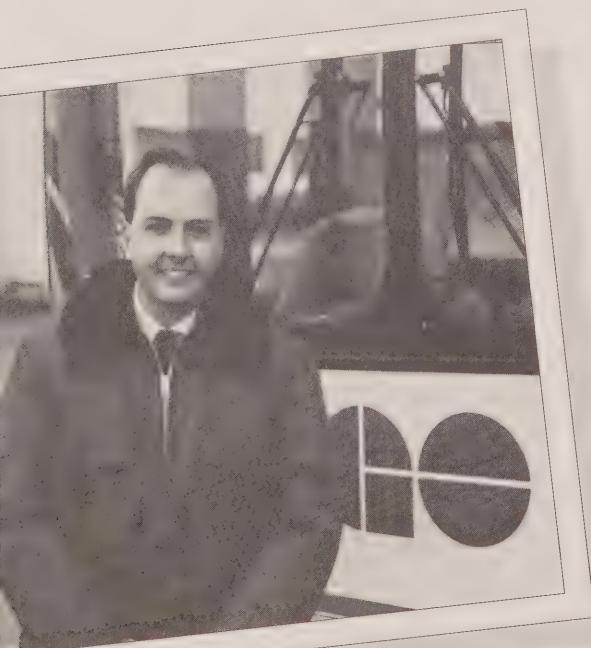
L'ACHALANDAGE

L'achalandage a enregistré une baisse pour la première fois de notre histoire, mais nous croyons que ce modeste déclin, sera bref.

Nous avons assuré le transport en train et en autobus de tout près de 35,5 M de passagers en 1991-1992, une légère diminution de 0,4 % comparativement aux résultats de 1990-1991. Bien que les déplacements par train GO aient affiché une augmentation de 0,5 %, les déplacements par autobus GO, par contre, ont chuté de 2,6 %.

L'achalandage sur nos trains s'est établi à un peu plus de 25 M de déplacements, alors qu'il était juste sous la barre des 25 M pour l'exercice précédent. Les gains réalisés par trois lignes ferroviaires ont contrebalancé les pertes des quatre autres lignes. La ligne Milton, dont nous avons accru le service à la fin de 1990, a enregistré le gain le plus important, soit une augmentation de 13,8 % par rapport au sommet atteint en 1990-1991, tandis que la ligne Stouffville constatait une hausse de 6,7 % et celle de Richmond Hill de 4,6 %.

L'achalandage des autobus n'a pas connu un aussi bon rendement. Le nombre de voyageurs a diminué de 2,6 % et tous les trajets d'autobus sauf deux ont enregistré des déclins ou aucune croissance. Bien que les déplacements sur les lignes de service de l'autoroute 403 et de la ligne Milton se soient accrus considérablement, soit de 25,5 % et de 14,8 %



Bus ridership did not fare as well. Passenger carryings decreased by 2.6 percent, with all but two routes registering either declines in ridership or no growth. Although carryings on our Highway 403 and Milton services increased substantially by 25.5 and 14.8 percent (20,500 and 27,000 more trips than the year before), these gains could not prevent an overall drop in total riders for the fiscal year.

The year did have a bright spot, though temporary. Average weekday ridership in September hit a record high of 140,600 trips, 108,800 of them on the trains alone. The surge was mainly because of the Toronto Transit Commission's eight-day strike, when commuters flocked to our service for transportation.

(20 500 et 27 000 déplacements de plus que l'exercice précédent), ces gains n'ont pu empêcher une baisse générale du nombre total de voyageurs pour l'exercice financier.

Cet exercice a tout de même connu un moment d'euphorie, bien que momentané. En septembre dernier, l'achalandage moyen par jour de semaine s'est élevé à 140 600 déplacements, un sommet jamais atteint, dont 108 800 déplacements pour les trains seulement. Une grande partie de cette hausse est attribuable à la grève de huit jours de la Commission de transports de Toronto qui a obligé les navetteurs à avoir recours à nos services de transport.

SERVICE

Although there were no major expansions this fiscal year, we enhanced and improved our delivery of service to the passenger in other ways.

Our relocated Unionville station on the Stouffville rail line opened on May 6. Built next to the route of the future Highway 407, it replaced a much smaller station in downtown Unionville, which, cramped for space, had no room for expansion. The new station has 10 times the old one's parking space and includes a bus loop, an amenity the old location did not have, for both GO and local transit buses to use. It is our first station with barrier-free access between the parking lot or bus loop and the train platform: passengers can easily reach one from the other, or the station building, via gently sloping ramps with no obstacles such as steps.

LE SERVICE

Bien qu'aucune expansion notable n'ait marqué cet exercice, nous avons accru et amélioré notre service aux voyageurs d'autres façons.

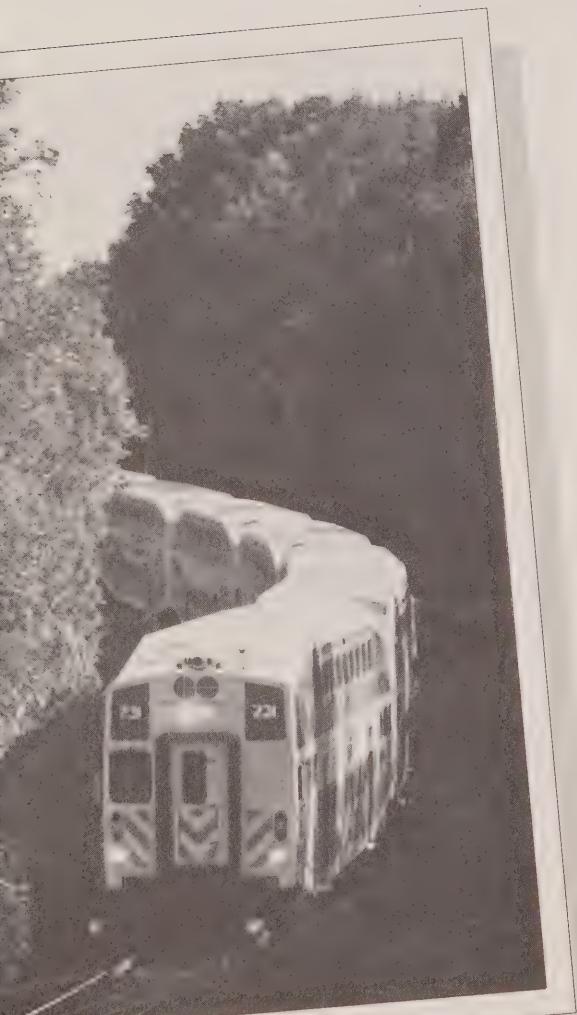
La station d'Unionville sur la ligne de Stouffville a ouvert ses portes le 6 mai dernier. Nouvellement déménagée, elle est construite tout près de la future autoroute 407 et elle a remplacé une station beaucoup plus petite du centre-ville d'Unionville, qui, à l'étroit, n'avait pas de terrain pour l'expansion. La nouvelle station compte dix fois la superficie du parc de stationnement de l'ancienne et une boucle pour les autobus, un aménagement que ne possédait pas l'ancien emplacement, que pourront utiliser les autobus du réseau GO et du système de transport en commun de la ville. C'est la première station qui a un accès sans barrière au parc

Easy-access retrofits were made too at other stations throughout the network as part of our ongoing improvements to help ambulatory passengers with disabilities. We installed over 100 new benches, all with armrests, some with backs where needed; put in more crosswalks and curb cuts (where the sidewalk curb is cut away to eliminate the step) for

de stationnement, à boucle pour les autobus et au débarcadère de train. Des rampes à faible inclinaison sans escalier ni quelconque autre obstacle permettent aux voyageurs d'atteindre facilement l'un ou l'autre de ces endroits ou le bâtiment de station.

Dans le cadre de nos efforts d'amélioration continus pour aider les passagers handicapés ambulatoires, d'autres stations du réseau ont été rénovées afin d'en faciliter l'accès. Dans certains endroits stratégiques, nous avons installé plus de 100 nouveaux bancs, tous munis d'accoudoirs et quelques-uns de dossier. Nous avons aussi aménagé plus de passages piétonniers et de bateaux de trottoir (abaissement pour éliminer l'écart entre le trottoir et la chaussée) pour permettre une liberté de mouvement totale entre le parc de stationnement et le bâtiment de station. De même, nous avons prolongé et modifié les mains courantes d'escalier et installé les toutes premières portes à commande assistée à bouton-pressoir sur le tronçon est de la ligne Lakeshore afin de permettre un meilleur accès aux tunnels et aux aires de ventes de billets.

Nos premiers escaliers roulants, outre ceux de la station Union, ont été construits à la station Clarkson



barrier-free movement between parking lot and station building; extended and modified stair rails; and installed our first push-button, power-assisted doors, on the Lakeshore East rail line, for better access to tunnels and ticket sales areas.

Our first escalators besides those in Union Station were built at Clarkson station on the Lakeshore West and opened for use in October; other stations across the network will be retrofitted with escalators or elevators, or both, as we make our train service accessible to riders in wheelchairs. Construction started during the summer to retrofit Ajax and Whitby stations on the Lakeshore East with escalators and elevators; on the Lakeshore West, where work was well under way on extending the line's all-day rail service from Oakville to Burlington, elevators were being installed at Oakville and escalators at Oakville West. Our new Aldershot station being built west of Burlington for opening in May 1992 will also have escalators and wheelchair lifts.

Physical modifications were not the only improvements that were made in our delivery of service. During the winter we tested a new program to foster good relations with our customers: One of our Passenger Services supervisors was assigned solely to four stations on the Lakeshore East rail line — Rouge Hill, Pickering, Ajax, and Whitby — as the public's direct, front-line contact with GO. The concept of having a senior staff member responsible for a specific territory to resolve riders' concerns and problems on the spot is not new (it has been tried successfully elsewhere), but we hope to adapt it to our own needs and expand it to other stations in the future.

sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore et mis en opération en octobre. D'autres stations du réseau seront rénovées et munies d'escaliers roulants ou d'ascenseurs, ou les deux, pour que les voyageurs en fauteuil roulant puissent avoir accès à notre service de train. Les travaux de rénovation pour équiper d'escaliers roulants et d'ascenseurs les stations d'Ajax et de Whitby sur le tronçon est de la ligne Lakeshore ont commencé l'été dernier. Sur le tronçon ouest de la ligne de Lakeshore, pendant que les travaux d'expansion visant le service ferroviaire quotidien d'Oakville à Burlington allaient bon train, des ascenseurs étaient installés à la station d'Oakville et des escaliers roulants à celle d'Oakville West. Notre nouvelle station d'Aldershot, en construction à l'ouest de Burlington et dont l'ouverture est prévue pour mai 1992, sera également pourvue d'escaliers roulants et d'élévateurs pour fauteuil roulant.

Les améliorations apportées à notre service ne sont pas seulement physiques. Au cours de l'hiver, nous avons mis à l'essai un nouveau programme pour favoriser de bonnes relations avec les clients. Ainsi, un de nos superviseurs des services aux passagers a été affecté exclusivement aux quatre stations sur le tronçon est de la ligne Lakeshore, soit Rouge Hill, Pickering, Ajax et Whitby, pour y agir à titre de personne ressource du réseau GO auprès du public. Le concept de l'affectation d'un membre principal du personnel à la solution immédiate des préoccupations et des problèmes des voyageurs pour un territoire précis n'est pas nouveau (il a été essayé avec succès ailleurs), mais nous espérons l'adapter à nos besoins et le mettre en place dans d'autres stations dans le futur.

ROLLING STOCK

We continued to expand and improve our rail and bus fleets for the benefit of the passenger.

The balance of our order for Bi-level V rail coaches was delivered by the fall, bringing the fleet total to 331 cars, all bi-level. We had originally bought 60 cars in this order but relinquished three so UTDC, the manufacturer, could sell them to Florida's Tri-Rail to meet that system's pressing needs; our fleet size will nonetheless be large enough for our own system's expansions in the near future. The order was our fifth since we introduced the distinctive bi-level in 1978. Like all previous purchases, it featured numerous technical and passenger-comfort improvements over earlier versions. The cars, as before, were all built in Thunder Bay, Ontario.

LE MATÉRIEL ROULANT

Pour le bénéfice des passagers, nous avons continué d'accroître les parcs de train et d'autobus.

Le reste de notre commande de voitures-coach à deux étages de cinquième génération a été livré à l'automne, portant le total du parc à 331 voitures, toutes à deux étages. Nous avions acheté initialement 60 voitures, mais nous avons renoncé à trois d'entre elles pour que UTDC, le fabricant, puisse les vendre à Tri-Rail de Floride qui en avait un besoin urgent. Notre parc sera toutefois largement suffisant pour satisfaire les besoins d'expansion de notre système dans un proche avenir. Il s'agissait de la cinquième commande depuis que nous avons mis en place le système distinct des voitures à deux étages en 1978. Comme tous les achats précédents, les voitures comportaient de nombreuses améliorations en matière de technologie et de confort pour les passagers par rapport à la génération précédente. Les voitures, comme les autres fois, ont été fabriquées à Thunder Bay, en Ontario.

Une commande de 51 autobus de New Flyer Industries à Winnipeg, notre première commande de ce fabricant et la plus grosse que nous ayons jamais passée, nous a également a été livrée à l'automne. Les autobus de banlieue (modèle D40) sont tous munis de caractéristiques qui rendent l'accès plus facile, y compris le mécanisme qui permet d'abaisser l'avant de l'autobus pour y monter et en descendre. Quarante-neuf de ces nouveaux D40 ont remplacé les vieux véhicules que nous avons retirés de la circulation, faisant passer le parc d'autobus de 201 à 203.



Fifty-one buses from Winnipeg's New Flyer Industries — our first from this manufacturer and our largest bus order ever — were delivered by the fall as well. The suburban-type buses (model designation D40) all have easier-access features, including the "kneeling" mechanism of our other recent bus orders: the front of the bus lowers for ease of boarding and disembarking. Forty-nine of the new D40s replaced old vehicles we retired with this delivery, expanding the fleet from 201 buses to 203.

We began drawing up detailed design requirements for low-floor buses, which we expect will be the next order of buses we buy. These vehicles have a much lower floor than conventional buses, reducing the step up or down for senior citizens or other frail passengers.

As well, preliminary design work started on the modification needs for wheelchair-accessible trains, scheduled to go into operation in 1993.

During the year we also began running two compressed natural gas (CNG) buses in passenger service to test the performance and reliability of this type of fuel as an alternative to diesel. Both are Ontario-built Orions modified for CNG power and are on lease to us, one from the Ontario Ministry of Transportation. (They are not included in our fleet total of 203.)

To improve fleet servicing, we began building an indoor bus garage in Newmarket, on the site of our existing outdoor facility. When completed in August 1992, it will be our bus network's third garage and will feature indoor repair and service bays, crew quarters, and wayside power electrical hookups to keep bus engines warm during layover between service runs.

Nous avons commencé à ébaucher des normes détaillées à l'égard d'un concept d'autobus à plancher bas, un type d'autobus qui, selon nos prévisions, constituera notre prochaine commande. Le plancher de ces véhicules est beaucoup plus bas que celui des autobus conventionnels, par conséquent, la marche est moins haute et les personnes âgées et les passagers ayant des difficultés à se mouvoir pourront y monter et en descendre plus aisément.

De plus, des travaux de conception préliminaires sur les modifications à apporter aux trains pour que les fauteuils roulants puissent y avoir accès ont été entrepris. La mise en service de ces facilités d'accès est prévue pour 1993.

Au cours de l'exercice, nous avons également utilisé deux autobus à gaz naturel compressé (GNC) pour la prestation de services aux voyageurs afin de vérifier le rendement et la fiabilité de ce type de combustible comme solution de recharge au diesel. Les deux véhicules, que nous avons loués, dont l'un du ministère du Transport de l'Ontario, sont des autobus Orion fabriqués en Ontario, modifiés pour les besoins de la puissance GNC. (Ils ne sont pas compris dans notre parc de 203.)

Pour améliorer le service de notre parc, nous avons commencé la construction d'un garage pour le stationnement d'autobus à l'intérieur dans Newmarket, sur le site même de nos installations extérieures actuelles. Ce garage, une fois terminé en août 1992, constituera le troisième garage d'autobus de notre réseau. Il sera équipé d'aires de réparation et de service intérieures, de locaux pour le personnel et de raccordements électriques le long des murs de sorte que les moteurs des autobus restent chauds durant les périodes d'interruption de service.



THE FUTURE

We forged ahead with our plans to expand service dramatically across the network.

At year end these expansions were at various stages of either feasibility study or environmental assessment; we expect to move on to the public meeting or input phase next fiscal year in most of the projects, preparing for detailed design and the actual expansions themselves as we phase in all-day service throughout the rail system.

Three of the projects were in the most advanced stages of planning, and one was in the home stretch of construction.

Our plans to extend all-day train service from Whitby to Oshawa received environmental assessment approval in June, paving the way for us to start construction next fiscal year; two new tracks will be built between Whitby, our Lakeshore East rail terminus, and Oshawa station, which we began serving in October 1990 with a single train trip each weekday rush hour. All-day service is scheduled to start in late 1994. Extension of the line farther east, to the east end of Oshawa, was still going through the environmental assessment process — our environmental assessment report for this phase neared completion by year end and will be submitted in late 1992 to the Ministry of the Environment for approval.

Also awaiting the green light at the end of March was expansion of rail service between Burlington and Hamilton on the Lakeshore West line. The first phase would combine our now-separate Hamilton bus and train stations in a single terminus served by local transit and intercity buses as well. Depending on when approval is given, we would relocate in 1994 into the former TH&B (Toronto, Hamilton &

L'AVENIR

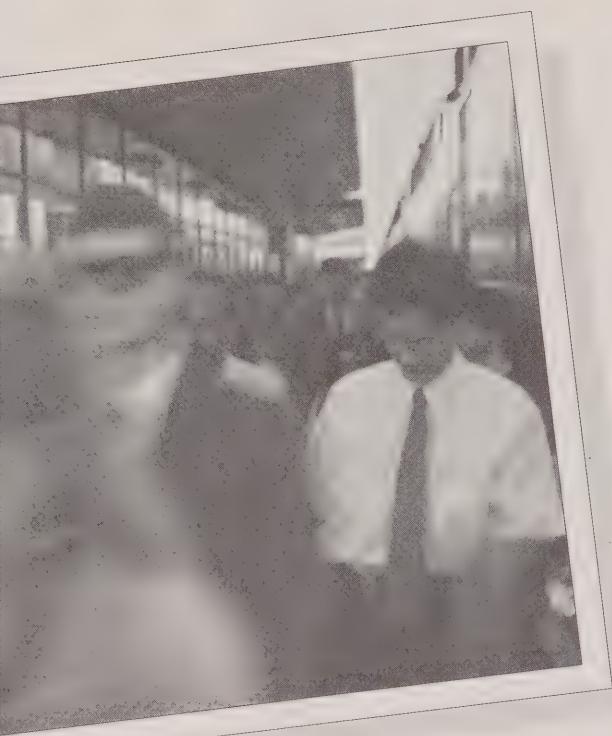
Nous allons de l'avant avec nos plans d'expansion considérables du service dans tout le réseau.

À la fin de l'exercice, ces plans en étaient à diverses étapes d'études de faisabilité ou d'évaluation environnementale. Selon nos prévisions, la préparation de concepts détaillés et l'exécution des plans d'expansion actuels combinés à l'intégration en cours du service quotidien continu dans tout le réseau nous permettra d'être en mesure d'organiser une réunion d'information publique ou d'obtenir des commentaires publics sur la plupart des projets au cours du prochain exercice financier.

Trois des projets en étaient aux dernières étapes de la planification tandis que les travaux de construction d'un autre étaient presque terminés.

L'évaluation environnementale de nos plans pour prolonger le service ferroviaire quotidien continu de Whitby à Oshawa ayant été approuvée en juin, nous pourrons entreprendre les travaux de construction au cours du prochain exercice; deux nouvelles voies seront construites entre Whitby, notre terminus du tronçon est de la ligne Lakeshore, et la station d'Oshawa, que nous avons commencé à desservir en octobre 1990 avec un seul déplacement par jour de semaine à l'heure de pointe. Le service quotidien continu est prévu commencer à la fin de 1994. Le prolongement de la ligne vers l'est, soit à l'est d'Oshawa, fait encore l'objet d'une évaluation environnementale — notre rapport d'évaluation environnementale pour cette étape était presque terminé en fin d'exercice et sera soumis à l'approbation du ministère de l'Environnement à la fin de 1992.

Le plan d'expansion du service entre Burlington et Hamilton sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore



Buffalo) station in downtown Hamilton, a historic building we would be renovating. This phase would involve just the six weekday-rush-hour trains now serving Hamilton; we plan to expand the service eventually, in stages, to 20 trains a day.

Over the winter we held public meetings for expansion of the Milton line to full-day and weekend service, and for a new "gateway" station in Mississauga, at Winston Churchill Boulevard near Highway 401, for easy transfer between cars and transit or different transit systems. The line has been offering limited all-day service since it was last expanded in October 1990. Full-day service would start in 1995-96 (again, the timing depends on when environmental assessment approval is given).

attendait encore le feu vert à la fin de mars. La première étape de ce plan sera de combiner nos stations d'autobus et de train de Hamilton en un seul terminus desservi par les services de transports locaux et les autobus interurbains. Selon la date d'approbation, nous prévoyons emménager en 1994 dans les locaux de l'ancienne station de Toronto, Hamilton et Buffalo (TH&B) au centre-ville de Hamilton, un immeuble historique que nous allons rénover. Cette étape toucherait seulement les six trains d'heures de pointe par jour de semaine qui desservent présentement Hamilton; nous prévoyons accroître le service, par étape, jusqu'à 20 trains par jour.

Au cours de l'hiver nous avons tenu des réunions publiques relatives à un service quotidien et de fin de semaine sur la ligne Milton et à une nouvelle station «porte d'accès» à Mississauga, sur le boulevard Winston Churchill près de la 401, pour le transfert entre automobiles et transport en commun ou différents systèmes de transport en commun. La ligne offre un service quotidien limité depuis la dernière expansion en octobre 1990. Le service quotidien continu commencerait en 1995-1996 (le calendrier étant fonction encore une fois de l'approbation de l'évaluation environnementale).

À la fin de l'exercice, nous préparions d'autres réunions d'information publiques similaires sur nos plans visant le prolongement des lignes de Georgetown, de Richmond Hill et de Stouffville. Ces réunions auront lieu à l'automne 1992.

Les travaux de construction de l'expansion du service de train quotidien continu d'Oakville à Burlington sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore sont presque terminés. Ce projet de 110 M\$

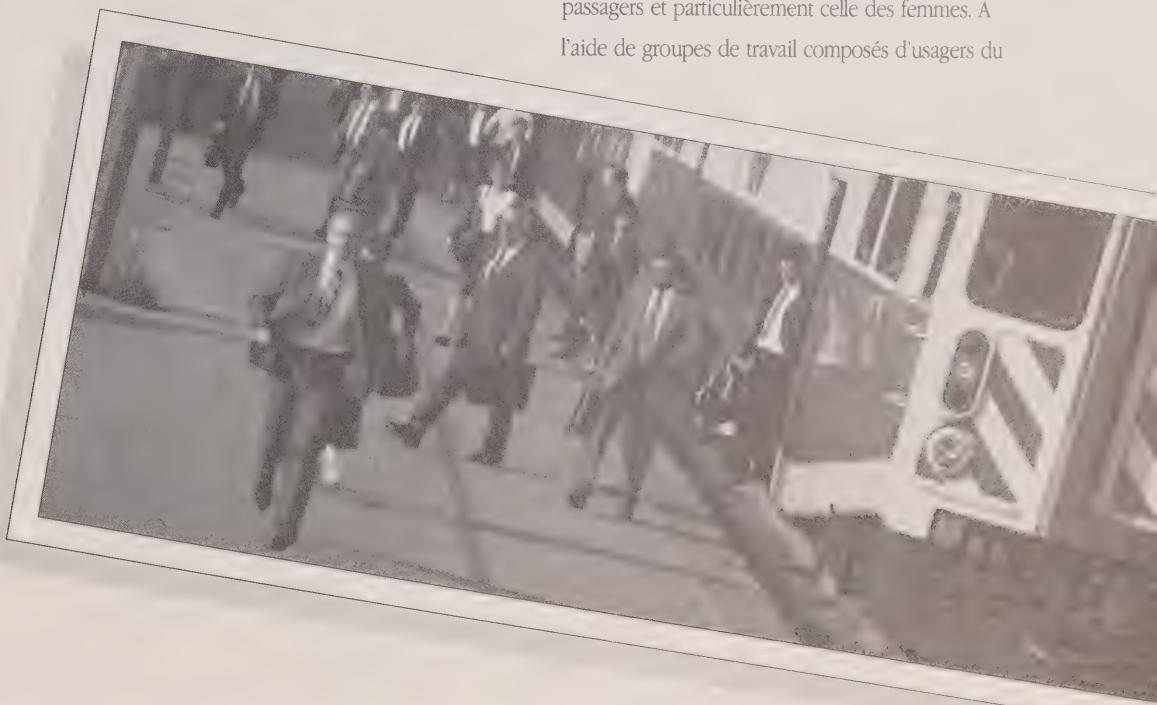
By year end we were also preparing for similar public information meetings, to be held in the fall of 1992, on our plans to expand the Georgetown, Richmond Hill, and Stouffville lines.

Construction was in the finishing stages at year end for extension of all-day train service from Oakville to Burlington on the Lakeshore West. Scheduled to open on May 23, 1992, our 25th anniversary, the \$110-million extension includes the building of a new mainline track all the way between Oakville and Burlington, and the expansion or upgrading of Oakville, Oakville West, Appleby, and Burlington stations. Opening the same weekend will be our new, \$11.5-million Aldershot station just west of Burlington, which will be served by the existing Hamilton-Toronto rush-hour trains.

qui doit être prêt le 23 mai 1992, date de notre 25^e anniversaire, comprend la construction d'une nouvelle ligne principale entre Oakville et Burlington et l'expansion ou la modernisation des stations d'Oakville, d'Oakville West, d'Appleby et de Burlington. Notre nouvelle station d'Aldershot, située juste à l'ouest de Burlington et d'un coût de 11,5 M\$, ouvrira ses portes au cours de la même fin de semaine et sera desservie par les trains d'heures de pointe actuels effectuant le trajet Hamilton-Toronto.

Notre travail en vue de la préparation de l'avenir a porté sur deux autres secteurs importants; la sécurité de nos passagers et l'accessibilité des trains aux passagers handicapés.

En août dernier, nous avons commencé un examen approfondi des mesures de sécurité de notre système visant l'amélioration de la sécurité des passagers et particulièrement celle des femmes. À l'aide de groupes de travail composés d'usagers du



Our work for the future took in two other important areas: the safety and security of our riders, and accessible train service for passengers with disabilities.

In August we began a comprehensive review of our system's security measures and features to improve safety for our customers, especially female passengers. Using focus groups consisting of people who actually ride GO, we will identify areas for improvement and plan to finish the review early next fiscal year so that necessary improvements can be made as soon as possible. Before this review started we were already developing an alarm strip that passengers on board trains can press to summon aid in an emergency; by year end 10 cars and one locomotive had been retrofitted with the alarm strip for testing in actual passenger service.

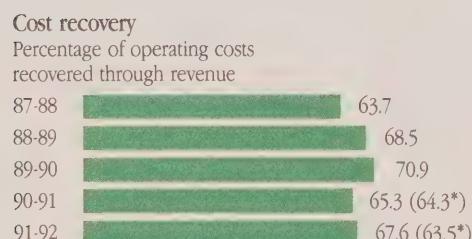
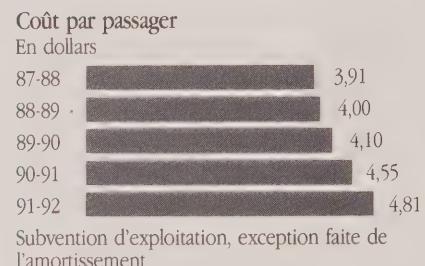
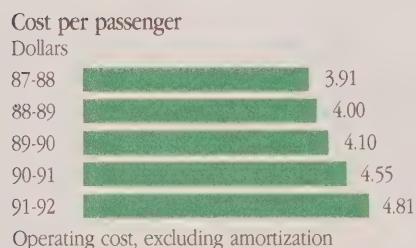
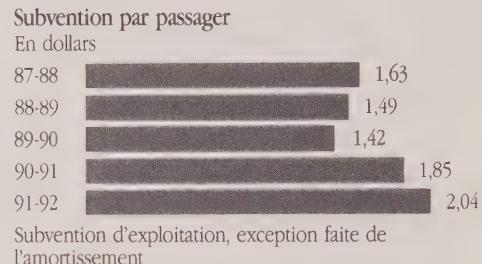
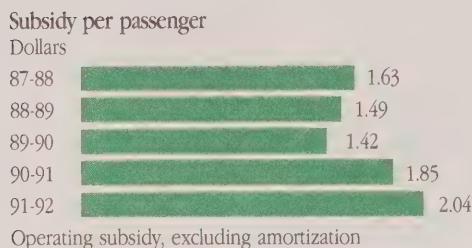
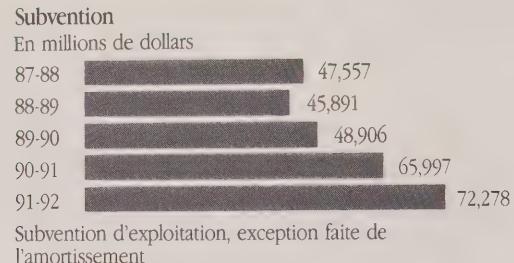
We also progressed towards making our train service accessible to wheelchair users. An implementation strategy was developed during the year, setting out the modifications and phasing needed to introduce such service in 1993 (the actual timing depends on what needs to be done at Union Station, destination of 95 percent of our train passengers). Forty of our fleet of 331 bi-level rail cars will have been modified by then with roll-on, roll-off access and suitable riding areas for wheelchairs, scooters, or other mobility aids; one such car will be included in each train across the network. About 60 percent of our stations will be accessible from the outset, giving us at least one accessible station in every region that each rail line goes through; others will be added as we install elevators in our ongoing retrofits for improved access.

réseau GO, nous déterminerons les aspects du système nécessitant des améliorations. Nous comptons terminer cet examen au début du prochain exercice afin que les améliorations puissent être apportées les plus tôt possible. Avant même d'entreprendre cet examen nous mettions au point une bande d'alarme que les passagers n'auront qu'à pousser pour obtenir de l'aide en cas d'urgence. À la fin de l'exercice, dix voitures et une locomotive avaient été équipées de ce système d'alarme qui est déjà à l'essai sur nos trains.

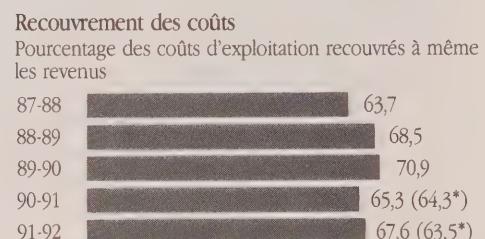
Nous avons également accompli des progrès quant à l'accessibilité de nos trains aux personnes en fauteuil roulant. Une stratégie de mise en place a été élaborée au cours de l'exercice, établissant les modifications et les étapes devant être suivies pour lancer un tel service en 1993 (le moment exact de la mise en service est fonction de ce qui doit être fait à la station Union, destination de 95 % de nos passagers de train). À cette date, quarante de nos 331 voitures-coach à deux étages auront été aménagées avec des accès à inclinaison pour la montée et la descente et des aires de circulation convenables pour les chaises roulantes, les fauteuils roulants automoteurs ou tout autre moyen de déplacement. Chaque train du réseau sera équipé d'une de ces voitures. Environ 60 % de nos stations seront accessibles aux handicapés dès la mise en service de ces voitures, soit au moins une station pour chaque région desservie par une ligne ferroviaire; d'autres stations seront également aménagées lorsque nous installerons des ascenseurs dans le cadre de nos rénovations continues visant l'amélioration de l'accès.



FIVE-YEAR COMPARISONS



*Remittance of goods and services tax on fares taken into account



*Remises de la taxe sur les produits et services sur les tarifs pris en considération

COMPARAISON QUINQUENNALE

Passenger carryings

Millions	Rail	Bus
87-88	17,615	11,112
88-89	19,764	10,759
89-90	23,953*	10,495
90-91	24,945*	10,328
91-92	25,116	10,065

Contract service excluded

*Revised from 1990-91 annual report

System passenger carryings

Percentage change over previous fiscal year

87-88	+8.1
88-89	+6.3
89-90	+11.9
90-91	+3.4
91-92	-0.4

Contract service excluded

Nombre de voyageurs

En millions

	Train	Autobus
87-88	17,615	11,112
88-89	19,764	10,759
89-90	23,953	10,495
90-91	24,945	10,328
91-92	25,116	10,065

Exception faite des services assurés en sous-traitance

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel de 1990-1991

Rail car fleet

Active at year end

87-88	185
88-89	234
89-90	262
90-91	294
91-92	331

Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice

87-88	185
88-89	234
89-90	262
90-91	294
91-92	331

Bus fleet

Active at year end

87-88	204
88-89	204
89-90	201
90-91	201
91-92	203

Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice

87-88	204
88-89	204
89-90	201
90-91	201
91-92	203

STATISTICS

Corridor	Passengers carried (thousands)			Route kilometres operated (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1991-92	1990-91	% Change	1991-92	1990-91	1991-92	1990-91
Rail							
Lakeshore West	9,498	9,605*	-1.1	63	63	964	976
Lakeshore East	8,815	8,967	-1.7	52	52	928	929
Georgetown	1,918	1,935	-0.9	78	78	109	102
Richmond Hill	1,233	1,179	+4.6	34	34	134	114
Milton	2,741	2,408	+13.8	50	50	179	208
Barrie	399	411	-2.9	102	102	50	43
Stouffville	512	480	+6.7	47	47	46	46
Total	25,116	24,985*	+0.5	426	426	2,410	2,418
Bus							
Hamilton	1,991	2,084	-4.5	242	242	4,989	5,005
Milton	209	182	+14.8	115	83	536	477
Georgetown	1,322	1,445	-8.5	321	321	2,837	2,769
Bolton	20	18	+11.1	64	64	108	106
Newmarket	4,625	4,659	-0.7	342	316	4,191	4,146
Uxbridge	113	113	0	172	172	390	398
Oshawa	1,785	1,827	-2.3	177	177	2,544	2,478
Total	10,065	10,328	-2.6	1,433	1,375	15,595	15,379
System subtotal	35,181	35,313*	-0.4	1,859	1,801	18,005	17,797
Canada's Wonderland contract service	276	287	-3.8	29	29	330	354
System total	35,457	35,600*	-0.4	1,888	1,830	18,335	18,151

*Revised from 1990-91 annual report

DONNÉES STATISTIQUES

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers)		Évolution, en pourcentage	Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1991-92	1990-91		1991-92	1990-91	1991-92	1990-91
Train							
Lakeshore ouest	9 498	9 605*	-1,1	63	63	964	976
Lakeshore est	8 815	8 967	-1,7	52	52	928	929
Georgetown	1 918	1 935	-0,9	78	78	109	102
Richmond Hill	1 233	1 179	+4,6	34	34	134	114
Milton	2 741	2 408	+13,8	50	50	179	208
Barrie	399	411	-2,9	102	102	50	43
Stouffville	512	480	+6,7	47	47	46	46
Total	25 116	24 985*	+0,5	426	426	2 410	2 418
Autobus							
Hamilton	1 991	2 084	-4,5	242	242	4 989	5 005
Milton	209	182	+14,8	115	83	536	477
Georgetown	1 322	1 445	-8,5	321	321	2 837	2 769
Bolton	20	18	+11,1	64	64	108	106
Newmarket	4 625	4 659	-0,7	342	316	4 191	4 146
Uxbridge	113	113	0	172	172	390	398
Oshawa	1 785	1 827	-2,3	177	177	2 544	2 478
Total	10 065	10 328	-2,6	1 433	1 375	15 595	15 379
Total partiel, ensemble du réseau	35 181	35 313*	-0,4	1 859	1 801	18 005	17 797
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	276	287	-3,8	29	29	330	354
Total, ensemble du réseau	35 457	35 600*	-0,4	1 888	1 830	18 335	18 151

*Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1990-1991

OBJECTIVES

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

AREA OF JURISDICTION

GO Transit is a voluntary association, empowered by legislation, of the Regional Municipalities of Peel, York, Durham, Halton, and Hamilton-Wentworth, the Municipality of Metropolitan Toronto, and the Province of Ontario.

MEMBERSHIP

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

MEMBERS

Louis H. Parsons Chairman

Gary W. Herrema Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

Emil Kolb Chairman,

Council of the Regional Municipality of Peel

Eldred R. King Chairman,

Council of the Regional Municipality of York

Peter D. Pomeroy Chairman,

Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks Chairman,

Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Reg J. Whynott Chairman,

Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

MINISTER

The Honourable Gilles Pouliot Minister of Transportation

MISSION

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport régional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

SPHÈRE D'ACTIVITÉ

Le Réseau GO est une personne morale regroupant, sur une base volontaire, les municipalités régionales de Peel, York, Durham, Halton et Hamilton-Wentworth, la municipalité du Toronto métropolitain et la province de l'Ontario.

CONSEIL

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents de conseils de Peel, York, Durham, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain; le Conseil relève directement du ministre des Transports.

MEMBRES

Louis H. Parsons, président du Conseil

Gary W. Herrema, vice-président du Conseil

Président du conseil de la municipalité régionale de Durham

Emil Kolb, président du conseil de

la municipalité régionale de Peel

Eldred R. King, président du conseil de

la municipalité régionale de York

Peter D. Pomeroy, président du conseil de

la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du conseil de

la municipalité du Toronto métropolitain

Reg J. Whynott, président du conseil de

la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

MINISTRE

L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

OFFICERS

Louis H. Parsons Chairman

Gary W. Herrema Vice-Chairman

Thomas G. Smith Managing Director

David A. Sutherland Executive Director,
Planning, Finance and Administration
Secretary and Treasurer to the Board

EXECUTIVE STAFF

Reporting to the Chairman is the Managing Director, under whom are the Executive Directors of GO's three Divisions:

The Operations Division is responsible for the delivery of transportation service to the public and for rolling stock acquisition and maintenance. The Planning, Finance and Administration Division is charged with business and strategic planning and the organization's finance and administration. Responsible for engineering and development and plant management is the Engineering, Development and Plant Division.

James A. Brown Executive Director, Operations

Richard C. Ducharme Executive Director,
Engineering, Development and Plant

David A. Sutherland Executive Director,
Planning, Finance and Administration

HAUTE DIRECTION

Louis H. Parsons, président du Conseil

Gary W. Herrema, vice-président du Conseil

Thomas G. Smith, directeur général de l'exploitation

David A. Sutherland, directeur, Service de la planification des finances et de l'administration et secrétaire et trésorier du Conseil

CADRES SUPÉRIEUX

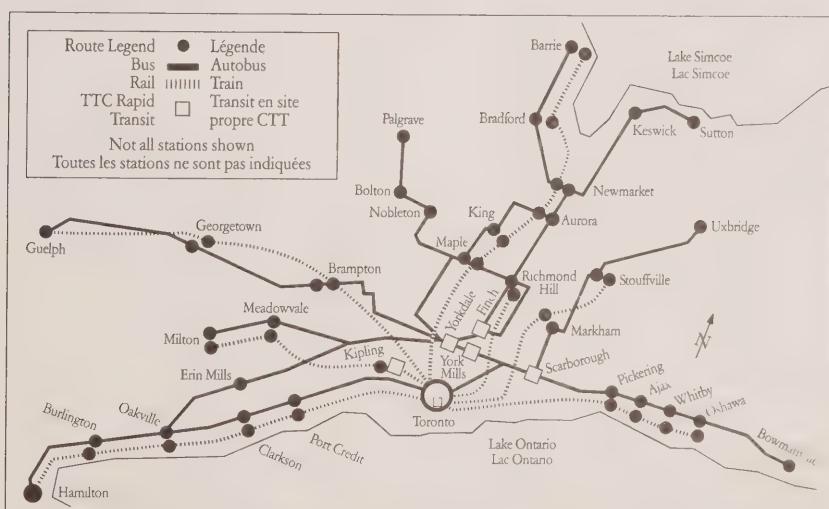
La société est placée sous la direction du directeur général de l'exploitation, qui relève du président du Conseil. Les dirigeants des trois grandes divisions de la société relèvent du directeur général de l'exploitation :

Le Service de l'exploitation est responsable de la prestation de services de transport au grand public, de l'acquisition de matériel roulant et de l'entretien. Le Service de la planification, des finances et de l'administration est chargé de la planification financière et stratégique de la société, de la gestion financière et de l'administration de ses activités. Le Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau est responsable des travaux d'ingénierie, de l'aménagement du réseau et de la gestion du matériel.

James A. Brown, directeur, Service de l'exploitation

Richard C. Ducharme, directeur, Service du génie, du matériel et de l'aménagement du réseau

David A. Sutherland, directeur, Service de la planification des finances et de l'administration



The GO Train and GO Bus network at
March 31, 1992

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus
du Réseau GO au 31 mars 1992

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present.

These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du Conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

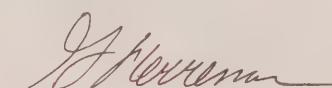
Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le Conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du Conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le Conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.



Chairman Louis H. Parsons Président du Conseil



Member Gary W. Herrema Membre du Conseil

AUDITORS' REPORT

To the members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1992 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1992 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au Ministre des Transports et au Vérificateur provincial

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1992 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1992, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

	Assets	1992	1991
Current assets			
Cash	\$ 8,686	\$ 8,138	
Accounts receivable	6,535	4,572	
Deposit with Canadian National Railway Company	9,647	8,473	
Due from the Province of Ontario	9,390	18,750	
Spare parts and supplies	1,379	1,588	
Prepaid expenses	681	675	
	36,318	42,196	
Other assets (note 2)	1,598	1,598	
Deposit on land purchase (note 3)	54,500	—	
Capital assets			
Land	53,342	35,824	
Buildings and equipment (note 4)	546,169	474,015	
Leasehold improvements net of accumulated amortization of \$2,103 (1991 - \$1,719)	6,019	5,887	
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$84,849 (1991 - \$71,122)	189,700	140,970	
Trackwork and installation net of accumulated amortization of \$5,988 (1991 - \$3,917)	37,109	36,975	
Construction in progress			
GO Train Service Expansion Program	18,488	71,840	
Other	77,744	119,576	
	928,571	885,087	
	\$1,020,987	\$ 928,881	
Liabilities			
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	34,858	42,168	
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	3,058	1,626	
	37,916	43,794	
Equity			
Province of Ontario	983,071	885,087	
	\$1,020,987	\$ 928,881	

Signed on behalf of the Members,

Louis H. Parsons Chairman

Gary W. Herrema Member

États financiers

Régie des transports en commun de la région de Toronto

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

	Actif	1992	1991
Actif à court terme			
Encaisse	8 686 \$	8 138 \$	
Comptes débiteurs	6 535	4 572	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	9 647	8 473	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	9 390	18 750	
Pièces de rechange et fournitures	1 379	1 588	
Frais payés d'avance	681	675	
	36 318	42 196	
Autres éléments d'actif (note 2)	1 598	1 598	
Dépôt pour l'achat d'un terrain (note 3)	54 500	—	
Immobilisations			
Terrains	53 342	35 824	
Bâtiments et matériel (note 4)	546 169	474 015	
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 2 103 \$ (1 719 \$ en 1991)	6 019	5 887	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 84 849 \$ (71 122 \$ en 1991)	189 700	140 970	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 5 988 \$ (3 917 \$ en 1991)	37 109	36 975	
Travaux en cours			
Programme d'extension du service du réseau GO	18 488	71 840	
Autres	77 744	119 576	
	928 571	885 087	
	1 020 987 \$	928 881 \$	
Passif			
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges	34 858	42 168	
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	3 058	1 626	
	37 916	43 794	
Avoir			
Province de l'Ontario	983 071	885 087	
	1 020 987 \$	928 881 \$	

Au nom des membres,

L.H. Parsons

Louis H. Parsons Président du Conseil

G.W. Herrema

Gary W. Herrema Membre du Conseil

For the year ended March 31

STATEMENT OF EQUITY

(In thousands of dollars)

	1992	1991
Equity — beginning of year	\$ 885,087	\$ 774,666
Capital contribution from the Province of Ontario	100,851	158,030
Less: Monies returned to the Province of Ontario	(1,843)	—
Amortization of capital contributions	(53,134)	(47,609)
Book value of assets disposed	(2,390)	—
Capital asset equity	928,571	885,087
Equity contribution from the Province of Ontario for deposit on land purchase	54,500	—
Equity — end of year	\$ 983,071	\$ 885,087

For the year ended March 31

STATEMENT OF OPERATIONS

(In thousands of dollars)

	1992	1991
Revenue		
Commuter services	\$ 92,916	\$ 91,887
Sundry revenue (note 6)	4,702	3,905
Gain on sale of capital assets	826	138
	98,444	95,930
Expenses (note 7)		
Salaries and wages	45,020	42,264
Benefits	8,673	9,847
Transportation and communication	1,634	1,662
Services	23,548	21,678
Materials, supplies and utilities	21,341	22,059
Rail operations	70,506	64,417
	170,722	161,927
Loss from operations before amortization of capital assets	72,278	65,997
Amortization of capital assets	53,134	47,609
Loss from operations	125,412	113,606
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization	125,412	113,606
Net income for the year	\$ —	\$ —

États financiers

Pour l'exercice terminé le 31 mars

AVOIR
(en milliers de dollars)

	1992	1991
Avoir au début de l'exercice		
Apport de capital de la province de l'Ontario	885 087 \$	774 666 \$
Moins: Sommes d'argent rendues à la province de l'Ontario	100 851	158 030
Amortissement de l'apport de capital	(1 843)	—
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(53 134)	(47 609)
	(2 390)	—
Avoir des immobilisations	928 571	885 087
Apport de capital de la province de l'Ontario à l'égard d'un dépôt pour l'achat d'un terrain	54 500	—
Avoir à la fin de l'exercice	983 071 \$	885 087 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

RÉSULTATS D'EXPLOITATION
(en milliers de dollars)

	1992	1991
Revenus		
Services de transport de banlieue	92 916 \$	91 887 \$
Revenus divers (note 6)	4 702	3 905
Gain à la vente d'immobilisations	826	138
	98 444	95 930
Dépenses (note 7)		
Salaires et charges sociales	45 020	42 264
Avantages	8 673	9 847
Transport et communication	1 634	1 662
Services	23 548	21 678
Matériel, fournitures et services publics	21 341	22 059
Exploitation des trains	70 506	64 417
	170 722	161 927
Perte d'exploitation avant l'amortissement des immobilisations	72 278	65 997
Amortissement des immobilisations	53 134	47 609
Perte d'exploitation	125 412	113 606
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario y compris l'amortissement	125 412	113 606
Revenu net pour l'exercice	— \$	— \$

For the year ended March 31

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

(In thousands of dollars)

	1992	1991
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss from operations	\$ (125,412)	\$ (113,606)
Non-cash items —		
Amortization	53,134	47,609
Gain on sale of capital assets	(826)	(138)
	<hr/> (73,104)	<hr/> (66,135)
Net change in non-cash working capital items	548	(2,097)
	<hr/> (72,556)	<hr/> (68,232)
Cash provided by (used in) investment activities		
Capital assets additions	(99,008)	(162,133)
Deposit on land purchase	(54,500)	—
Proceeds on capital assets disposals	3,216	157
	<hr/> (150,292)	<hr/> (161,976)
Cash provided by financing activities		
Province of Ontario —		
Operating subsidy	72,278	65,997
Capital contributions	100,851	158,030
Contribution for deposit on land purchase	54,500	—
Monies returned to the Province of Ontario	(1,843)	—
Capital asset disposition	(2,390)	—
	<hr/> 223,396	<hr/> 224,027
Net increase (decrease) in cash	548	(6,181)
Cash — beginning of year	8,138	14,319
Cash — end of year	\$ 8,686	\$ 8,138

Pour l'exercice terminé le 31 mars

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	1992	1991
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte d'exploitation	(125 412) \$	(113 606) \$
Éléments hors caisse:		
Amortissement	53 134	47 609
Gain à la vente d'immobilisations	(826)	(138)
	(73 104)	(66 135)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	548	(2 079)
	(72 556)	(68 232)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(99 008)	(162 133)
Dépôt sur l'achat d'un terrain	(54 500)	—
Produit de l'aliénation d'immobilisations	3 216	15
	(150 292)	(161 976)
Liquidités provenant des activités de financement		
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	72 278	65 997
Apport de capital	100 851	158 030
Apport de capital pour un dépôt sur l'achat d'un terrain	54 500	—
Sommes d'argent rendues à la province de l'Ontario	(1 843)	—
Aliénation d'immobilisations	(2 390)	—
	223 396	224 027
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	548	(6 181)
Encaisse au début de l'exercice	8 138	14 319
Encaisse à la fin de l'exercice	8 686 \$	8 138 \$

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotive overhauls	5 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry — Furniture and fixtures	12 years
Sundry — Other	3-5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Other assets

Included in other assets is a balance of sale of \$891 arising from the sale of land surplus to the Authority's needs. The asset is collateralized by a second mortgage on the property.

Interest is being charged at a rate commencing at 8% and increasing at 1% at the end of each five year period until February 28, 2013 when the proceeds become due. Additional interest may be earned based on the net income from the property. Total interest in a single year cannot exceed 18%.

3. Deposit on land purchase

On April 9, 1991, the Authority entered into an agreement to acquire the Danforth Rail Yards from Canadian National Railways for \$54,500. The funds are held in trust pending an environmental assessment review. The trust bears interest to the benefit of the vendor.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1992

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et du coût de remplacement.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Révisions des locomotives	5 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers :	
Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'actif et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

2. Autres éléments d'actif

Un solde de 891 \$ découlant de la vente d'un terrain excédentaire est compris dans les autres éléments d'actif. Cet élément d'actif est garanti par une hypothèque de deuxième rang sur la propriété.

Des intérêts sont imputés à un taux de 8 %, majoré de 1 % à la fin de chaque période de cinq ans jusqu'au 28 février 2013, moment où le produit doit être versé. Des intérêts additionnels peuvent être imputés selon le revenu net tiré de la propriété. Le total des intérêts pour un an ne peut excéder 18 %.

3. Dépôt pour l'achat d'un terrain

Le 9 avril 1991, la Régie a conclu un accord en vue d'acquérir le triage Danforth auprès des Chemins de fer nationaux du Canada pour 54 500 \$. Les fonds sont détenus en fiducie en attendant une évaluation environnementale et portant intérêt au profit du vendeur.

4. Buildings and equipment**1992**

	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$ 75,872	\$ 24,646	\$ 51,226
Locomotives and auxiliary power control units	123,475	19,812	103,663
Uni-level coaches	22,280	22,280	—
Other railway rolling stock	409,527	76,894	332,633
Buses	46,259	17,042	29,217
Parking lots	23,062	6,154	16,908
Sundry	27,014	14,492	12,522
	\$727,489	\$181,320	\$546,169

1991

	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$ 63,619	\$ 20,885	\$ 42,734
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	132,294	21,049	111,245
Uni-level coaches	24,896	24,401	495
Other railway rolling stock	322,833	59,777	263,056
Buses	40,828	20,026	20,802
Parking lots	21,872	5,003	16,869
Sundry	28,945	10,131	18,814
	\$635,287	\$161,272	\$474,015

The Authority is actively seeking a purchaser for 86 uni-level coach units which are considered to be surplus.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority is operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

The details of sundry revenue are as follows:

	1992	1991
Interest income	\$ 1,314	\$ 956
Rentals — rolling stock	602	207
Rentals — space	1,217	1,186
Advertising revenue	524	351
Commissions — ticket sales	647	719
Other	398	486
	\$ 4,702	\$ 3,905

4. Bâtiments et matériel

		1992	
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	75 872 \$	24 646 \$	51 226 \$
Locomotives et groupes électrogènes	123 475	19 812	103 663
Voitures coach	22 280	22 280	—
Autre matériel roulant des chemins de fer	409 527	76 894	332 633
Autobus	46 259	17 042	29 217
Terrains de stationnement	23 062	6 154	16 908
Autres	27 014	14 492	12 522
	727 489 \$	181 320 \$	546 169\$

		1991	
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	63 619 \$	20 885 \$	42 734 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	132 294	21 049	111 245
Voitures coach	24 896	24 401	495
Autre matériel roulant des chemins de fer	322 833	59 777	263 056
Autobus	40 828	20 026	20 802
Terrains de stationnement	21 872	5 003	16 869
Autres	28 945	10 131	18 814
	635 287 \$	161 272 \$	474 015 \$

La Régie cherche un acheteur pour 86 voitures coach, jugées excédentaires.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par des ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1992	1991
Intérêts créditeurs	1 314 \$	956 \$
Location de matériel roulant	602	207
Location de surfaces	1 217	1 186
Revenu de publicité	524	351
Commissions sur les ventes de billets	647	719
Autres	398	486
	4 702 \$	3 905 \$

7. Expenses

Of the total expenses \$155,133 (1991 - \$149,243) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1992, total revenue amounted to \$98,444 (1991 - \$95,930) and represents a recovery of 63.5% (1991 - 64.3%) of the recoverable expenses.

8. Commitments

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1992 - 1993	\$ 4,507
1993 - 1994	3,916
1994 - 1995	3,480
1995 - 1996	3,344
1996 - 1997	3,335
Thereafter	29,638
	\$48,220

In addition to the commitments above, the Authority has entered into an agreement to lease land which expires in 2079. The annual rental under this lease is \$153.

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was \$2,694 (1991 - \$2,470). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately sixty thousand dollars during the fiscal year (1991 fifty-seven thousand dollars).

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 155 133 \$ (149 243 \$ en 1991) pourront être recouvrés des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1992, le total des revenus s'élève à 98 444 \$ (95 930 \$ en 1991), soit un recouvrement de 63,5 % (64,3 % en 1991) des dépenses recouvrables.

8. Engagements

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1992 - 1993	\$ 4 507
1993 - 1994	3 916
1994 - 1995	3 480
1995 - 1996	3 344
1996 - 1997	3 335
Par la suite	29 638
	\$ 48 220

En plus des engagements mentionnés ci-dessus, la Régie a conclu une entente visant la location d'un terrain. Le loyer annuel aux termes de ce bail, qui échoit en 2079, s'établit à 153 \$.

9. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au régime s'est chiffrée à 2 694 \$ (2 470 \$ en 1991). Ce montant équivaut à l'obligation totale de la Régie et est compris dans les charges dans l'état des résultats d'exploitation.

10. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ soixante mille dollars (cinquante-sept mille dollars en 1991).

PHOTOGRAPHS

Cover: GO Train on the Richmond Hill line crossing the Don Valley Parkway near downtown Toronto

Steeprock Bus Garage in action

People make the system go: Scarborough station attendant Les and Oriole's Soumaya (right), and

Bus driver Dave, Newmarket corridor

GO Train on the Barrie line near Aurora station

GO Train in the morning fog near Old Cummer station

Compressed natural gas bus being tested in passenger service

On the go at Oakville station

New Flyer D40 GO Bus, the fleet's latest

PHOTOGRAPHIES

La couverture : Le train GO sur la ligne Richmond Hill qui traverse le Don Valley Parkway près du centre-ville de Toronto

- 1 Le garage d'autobus de Steeprock en pleine action
- 3 Les gens font fonctionner le réseau : Les, préposé à la station de Scarborough, et Soumaya de la station Oriole (à droite), et
- 6 Dave, chauffeur d'autobus sur le trajet Newmarket
- 8 Le train GO, sur la ligne de Barrie près de la station Aurora
- 10 Le train GO dans le brouillard matinal près de la station Old Cummer
- 12 Autobus à gaz naturel compressé, à l'essai pour le transport de voyageurs
- 14 15 En mouvement à la station Oakville
- 17 Le nouvel autobus Flyer D40, la nouvelle addition au parc

ISSN 1188-3782

© Queen's Printer for Ontario, 1992

Photos: GO Transit

Printed on recycled paper

© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1992

Photographies : Réseau GO

Imprimé sur du papier recyclé 



Ontario

RÉSEAU  TRANSIT

CAZON
DT 160
- A 56

For the year ended March 31, 1993 • Pour l'exercice terminé le 31 mars 1993



GO TRANSIT ANNUAL REPORT



RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU GO

Toronto Area Transit Operating Authority



Régie des transports en commun de la région de Toronto

GO Transit

1120 Finch Avenue West, Toronto (Downsview)
Ontario, Canada M3J 3J8
Telephone: (416) 665-9211
Facsimile: (416) 665-9006



Réseau GO

1120, avenue Finch Ouest, Toronto (Downsview)
(Ontario) Canada M3J 3J8
Téléphone: (416) 665-9211
Télécopieur: (416) 665-9006

TABLE OF CONTENTS

Transmittal	2	Présentation
Chairman's summary	4	Message du président du conseil
Managing Director's report	5	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	18 19	Comparaison quinquennale
Statistics	20 21	Données statistiques
The organization	22 23	La société
Management's responsibility for financial statements	24	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	25	Rapport des vérificateurs
Financial statements	26 27	États financiers
Notes to financial statements	32 33	Notes afférentes aux états financiers

TABLE DES MATIÈRES

To the Honourable Gilles Pouliot
Minister of Transportation

À l'honorable Gilles Pouliot
Ministre des Transports

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1992-93 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing cooperation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1992-93 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.



Chairman, GO Transit Louis H. Parsons Président du conseil du Réseau GO

To the Honourable Henry N.R. Jackman
Lieutenant Govenor of Ontario

À l'honorable Henry N.R. Jackman
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1993.

Respectfully submitted,

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1993.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.



Minister of Transportation Gilles Pouliot Ministre des Transports



MOVING AHEAD

It was a year of looking back and moving ahead.

Celebrating our Silver Anniversary, we extended all-day train service to Burlington in May, 25 years to the day since beginning as a single rail line in 1967.

Though we had many reasons to be proud of the far-flung network of train and bus service we have become, we did not dwell on the past in 1992-93. With the recession lingering, we strove for the future, making sure that when the economy improves and people turn to transit again, we will be ready for them with even greater levels of convenient, accessible, quality service.

To this end, we progressed well during the year. Planning and environmental assessment continued for expansion of the Milton, Georgetown, and Richmond Hill lines to all-day train service. Construction proceeded for extension of the Lakeshore East line to Oshawa. The environmental assessment green light was given for expanding rail service to Hamilton, which will start with the relocation of our separate train and bus facilities there into a single terminus downtown.

Many issues were resolved in our preparations for wheelchair-accessible train service, scheduled to begin in mid-1994. To be phased in eventually across the rail network, accessible trains will usher in a new era for GO Transit by making our service available to more people than ever before.

We look forward to that new period in our history.

VERS L'AVENIR

Au cours de cet exercice, nous nous sommes remémoré le passé tout en préparant l'avenir.

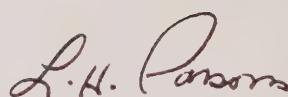
Dans le cadre de la célébration de notre 25^e anniversaire, nous avons inauguré l'expansion du service ferroviaire quotidien continu jusqu'à Burlington en mai, soit 25 ans suivant le jour où en 1967 nous avons commencé notre exploitation à titre de ligne ferroviaire unique.

Bien que nous ayons eu bien des raisons d'être fiers du réseau étendu de service de trains et d'autobus que nous sommes devenus, nous ne nous sommes pas attardés sur le passé au cours de 1992-1993. Compte tenu de la récession persistante, nous nous sommes tournés vers l'avenir afin de nous assurer que lorsqu'il y aura une amélioration de l'économie et que les gens se tourneront à nouveau vers le transport en commun, nous serons prêts et nous pourrons leur offrir un niveau de service pratique, accessible et de qualité encore plus élevé.

Nous avons bien progressé vers cet objectif durant l'exercice. Nous avons poursuivi les activités de planification et d'évaluation environnementale pour l'expansion des lignes de service ferroviaire quotidien continu de Milton, Georgetown et Richmond Hill. Les travaux de construction pour le prolongement du tronçon est de la ligne Lakeshore à Oshawa ont été amorcés. En ce qui a trait à l'évaluation environnementale, nous avons obtenu le feu vert pour l'expansion du service ferroviaire jusqu'à Hamilton, laquelle débutera par le transfert de nos installations distinctes pour les trains et les autobus dans cette ville dans un seul terminus situé au centre-ville.

Nous avons réglé de nombreux problèmes qui se posaient dans nos préparatifs pour le service ferroviaire accessible aux fauteuils roulants, dont la mise en service commencera au milieu de 1994. Mis en place graduellement dans tout le réseau ferroviaire, les trains accessibles marqueront le début d'une nouvelle période pour le Réseau GO en rendant notre service réellement accessible à plus de personnes que jamais auparavant.

Nous nous réjouissons à l'avance de cette nouvelle période dans notre histoire.



CUSTOMER SERVICE ABOVE ALL

This fiscal year was another difficult one for GO Transit.

We experienced our second straight year of ridership decline, but a turnaround in the last half of 1992-93 signalled positively that, while other transit systems were still facing significant decreases, we were beginning to see some improvement again.

We hope to regain the days of steadily, continually growing ridership, but we recognize that those times will only return if we strive harder than ever before to provide quality service to our customer, the passenger.

With that in mind, we renewed emphasis on customer service, embarking on a program to improve our delivery of service at all levels of the organization. We will report on its progress in these pages next year.

As the year ended, the Ontario Government was starting a major program of expenditure control that will reduce budgets throughout the province. If this program decreases our operating subsidy, it will result in reductions to our existing services.

However, although the possibility of GO service cuts was being contemplated towards the end of the fiscal year, we will continue designing and building for the future while operating within constraints.

LE SERVICE À LA CLIENTÈLE AVANT TOUT

Cet exercice en a été un autre difficile pour le Réseau GO.

Il est en effet le deuxième exercice de suite au cours duquel nous enregistrons une baisse de l'achalandage. Mais, un revirement au cours du deuxième semestre de 1992-1993 a indiqué que nous assistions à certaines améliorations contrairement à d'autres réseaux de transport en commun qui continuaient de faire face à d'importantes baisses.

Nous espérons revenir aux jours de croissance constante et stable de l'achalandage, mais nous reconnaissons qu'il n'en sera ainsi que si nous nous efforçons encore plus que jamais de fournir un service de qualité à notre client, le passager.

Avec cette idée dans la tête, nous avons renouvelé l'accent mis sur le service à la clientèle en lançant un programme pour améliorer la prestation du service à tous les niveaux de l'organisation. Nous communiquerons l'an prochain les progrès qui ont été réalisés.

Vers la fin de l'exercice, le gouvernement de l'Ontario a entrepris la mise en oeuvre d'un programme majeur de contrôle des dépenses qui réduira les budgets dans toute la province. Nous devrons réduire nos services existants si ce programme entraîne la diminution de notre subvention d'exploitation.

Cependant, bien que la possibilité d'une coupure dans les services de GO ait été envisagée vers la fin de l'exercice, nous continuerons de penser et d'agir en fonction de l'avenir à l'intérieur des contraintes d'exploitation de l'entreprise.



RIDERSHIP

System ridership dropped for the second successive fiscal year, although there were promising signs of recovery by year's end.

We carried almost 34.5 million passengers on our trains and buses in 1992-93, a decrease of 2.8 percent from 1991-92. Again, GO Train ridership posted a slight gain, with 0.8 percent more customers than the year before. GO Bus carryings, however, continued to decline and finished the year 11.3 percent lower than in 1991-92.

In the fiscal year's second half, the rail system began showing signs of a modest turnaround, racking up six consecutive months of ridership increases compared with the year before. Average weekday carryings in March 1993, in fact, were 5.3 percent higher than the previous March's.

These gains were encouraging, since most other transit systems across North America were still experiencing significant decreases in ridership; our increases were all the more notable given that the area hardest hit by the recession, the downtown Toronto core, accounts for over 95 percent of our rail system's market.

The year's top performer was the Lakeshore West rail line, mainly because all-day train service was extended from Oakville to Burlington in May – carryings for the year were 5.4 percent higher than in 1991-92. The Milton and Georgetown lines recorded moderate ridership increases, but the other four lines all had decreases of varying degree.

All but one bus corridor dropped too in ridership compared with the year before. The Milton corridor gained 0.5 percent. As expected, the Hamilton corridor posted the biggest loss, 31.3 percent, because of May's Burlington train service extension and the concurrent discontinuation of Lakeshore West bus service.

L'ACHALANDAGE

Pour le deuxième exercice consécutif, l'achalandage a enregistré une baisse. Par contre, à la fin de l'exercice, des signes encourageants d'une reprise se sont manifestés.

Nous avons assuré le transport en train et en autobus de près de 34,5 millions de passagers en 1992-1993, une diminution de 2,8 % comparativement aux résultats de 1991-1992. Encore une fois, les déplacements par train GO ont affiché une légère hausse, avec 0,8 % de clients de plus que l'exercice précédent. Cependant, les déplacements par autobus GO ont continué de diminuer et, à la fin de l'année, affichaient une baisse de 11,3 % comparativement aux résultats de 1991-1992.

Durant la deuxième moitié de l'exercice, le réseau ferroviaire a commencé à présenter des signes d'une légère amélioration, enregistrant une augmentation de l'achalandage pendant six mois consécutifs comparativement à l'exercice précédent. L'achalandage moyen pendant les jours de semaine en mars 1993 était, en fait, de 5,3 % supérieur à celui inscrit en mars 1992.

Ces gains étaient encourageants puisque la majorité des réseaux de transport en commun en Amérique du Nord affichaient toujours une baisse importante de l'achalandage; nos augmentations étaient encore plus notables puisque la région la plus durement touchée par la récession, le centre-ville de Toronto, représente plus de 95 % du marché du réseau ferroviaire.

Le tronçon ouest de la ligne Lakeshore a inscrit le meilleur rendement de l'exercice, principalement parce que le service ferroviaire quotidien continu a été prolongé d'Oakville à Burlington en mai; les déplacements pour l'exercice ont été de 5,4 % plus élevés qu'en 1991-1992. Les lignes Milton et Georgetown ont inscrit de légères augmentations de l'achalandage, mais les quatre autres

Nevertheless, the rate of decrease in average weekday bus ridership slowed appreciably to about 8 percent in the fiscal year's last four months – another indicator of gradual improvement in our passenger carryings; in fact, taking the Burlington extension's effect on bus ridership into account, this decrease rate would actually be around 3 percent only.

lignes ont toutes affiché des baisses, à divers degrés.

Tous les trajets d'autobus, sauf un, ont inscrit une baisse de l'achalandage comparativement à l'exercice précédent. Le trajet Milton a inscrit une hausse de 0,5 %. Tel qu'il était prévu, le trajet Hamilton a enregistré la perte la plus importante, 31,3 %, en raison du prolongement du service ferroviaire jusqu'à Burlington en mai et de la cessation simultanée du service d'autobus sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore.

Néanmoins, la diminution de l'achalandage moyen des autobus par jour de semaine a ralenti pour s'établir à environ 8 % au cours des quatre derniers mois de l'exercice, un autre indice de l'amélioration graduelle des déplacements des passagers; en fait, en tenant compte de l'effet du prolongement du service à Burlington sur l'achalandage des autobus, ce taux de diminution s'établirait en réalité autour de 3 % seulement.



SERVICE

We raised fares on April 1, three months earlier than usual to forestall the need for more drastic action later. The increase was designed to produce 7 percent more revenue. Actual percentage increases varied, but no fare went up by more than 8.49 percent.

On May 23, exactly 25 years from the first day of GO Train service in 1967, we extended all-day trains on the Lakeshore West from Oakville, the line's original terminus, to Burlington. (The Lakeshore East had



undergone a similar expansion in 1988.)

For Burlington, Appleby, and Oakville West stations, the expansion upgraded service from weekday rush-hour trains only, with connecting buses, to all-day and weekend trains. The \$110-million, 15-kilometre extension included station improvements to all three stations as well as Oakville; track and signal improvements; and a new, third mainline track between Oakville and Burlington.

About 2,000 people turned out for the extension's

LE SERVICE

Nous avons haussé nos tarifs le 1^{er} avril, trois mois plus tôt que d'habitude pour ne pas avoir à appliquer des mesures plus draconiennes plus tard. Cette augmentation visait à faire augmenter les revenus de 7 %. L'augmentation réelle des tarifs a varié, mais aucun tarif n'a augmenté de plus de 8,49 %.

Le 23 mai, exactement 25 ans suivant le premier jour de service de trains GO en 1967, nous avons étendu le service ferroviaire quotidien sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore, de Oakville, le premier terminus de la ligne, à Burlington. (Le tronçon est de la ligne Lakeshore avait subi une expansion comparable en 1988.)

Pour les stations de Burlington, d'Appleby et d'Oakville West, l'expansion a permis d'améliorer le service, qui est passé d'un service de trains aux heures de pointe pendant les jours de semaine uniquement, avec

un service de navette par autobus, à un service de trains quotidien ainsi que les week-ends. Le prolongement de 15 kilomètres, qui a coûté 110 M\$, a comporté l'amélioration des trois stations, ainsi que celle d'Oakville, l'amélioration des voies et de la signalisation et l'ajout d'une troisième voie de ligne principale entre Oakville et Burlington.

Environ 2 000 personnes sont venues à l'ouverture officielle du prolongement et ont profité de l'accès gratuit au train le 24 mai à la station Burlington. Nous avons complété ce week-end par l'ouverture officielle

official opening and free train rides on May 24 at Burlington station. We topped that weekend off by officially opening our new Aldershot station the very next day; the \$11.5-million station is served by our rush-hour Hamilton-Toronto trains and is also VIA Rail's new, consolidated stop for the Hamilton, Burlington, and Dundas area.

With the opening of the Burlington extension, and the alternative travel options it offers, we discontinued local bus service along Lakeshore Road between Hamilton and Toronto, a service that had suffered ridership losses for many years. Fast, convenient express service remained available, however, between downtown Toronto and downtown Hamilton on our CityLink buses via the Queen Elizabeth Way.

Bus service expanded elsewhere in the network when we introduced improved weekday services in October. They included new express buses between east Hamilton and the GO Trains at Burlington station; new off-peak buses direct between Union Station and the Richmond Hill and Langstaff rail stations, with bus connections beyond to Aurora and Newmarket; and a new route linking Richmond Hill (again, with Aurora and Newmarket connections) to Markham and Scarborough Centre via Highways 404 and 401.

In October, to commemorate our 25th anniversary year, we embarked on a three-month trial program to attract new riders to GO Transit. Known informally as the "companion pass offer", it let adult monthly pass holders take a guest along – free – on the GO Train or GO Bus on weekends and holidays, introducing people to our service and letting them experience the benefits of public transit firsthand. The offer was extended for another two three-month periods to encourage more people to sample our service during the busy spring and summer seasons for special events.

For our Aurora station customers, there was an occasion to remember this summer. On July 1, Canada Day, hundreds of area residents turned out for

de la nouvelle station d'Aldershot le jour suivant; la station de 11,5 M\$ est desservie par nos trains aux heures de pointe Hamilton-Toronto et elle est aussi le nouvel arrêt consolidé de VIA Rail pour la région de Hamilton, de Burlington et de Dundas.

Par suite de l'ouverture du prolongement de Burlington, et des nouvelles options de déplacement qu'elle offre, nous avons interrompu le service local d'autobus le long de Lakeshore Road entre Hamilton et Toronto, service qui connaissait une baisse de l'achalandage depuis de nombreuses années. Un service rapide, pratique et express est cependant toujours offert entre le centre-ville de Toronto et le centre-ville de Hamilton par nos autobus CityLink qui empruntent le Queen Elizabeth Way.

Le service d'autobus d'autres régions du réseau a aussi été étendu lorsque nous avons commencé à offrir un service de jour de semaine amélioré en octobre. Ainsi, de nouveaux autobus express entre Hamilton est et les trains GO à la station Burlington ont été ajoutés, un nouveau service direct d'autobus aux heures creuses entre la station Union et celles de Richmond Hill et de Langstaff, avec un service de navette par autobus allant jusqu'à Aurora et Newmarket; et une nouvelle voie liant Richmond Hill (aussi, avec des liaisons pour Aurora et Newmarket) à Markham et au centre de Scarborough via les autoroutes 404 et 401.

En octobre, pour commémorer notre 25^e anniversaire, nous nous sommes lancés dans un programme-pilote de trois mois pour attirer de nouveaux passagers au Réseau GO. Connue sous le nom officieux de la «carte d'ami», le programme offre aux détenteurs adultes de cartes mensuelles de voyager avec un invité, gratuitement, sur les trains et autobus GO les week-ends et les jours fériés, permettant ainsi aux gens de se familiariser avec notre service et de prendre connaissance directement des avantages du transport en commun. L'offre a été prolongée pour deux autres périodes de

festivities when we officially "re-opened" the station after restoring it to turn-of-the-century splendor. Designated Federally as a heritage station, it was renovated inside and out, right down to the exterior color scheme it sported in 1900. The first locomotive-hauled train journey in Canada arrived there from Toronto in 1853.

Capping the year were the achievements of our bus drivers, who not only improved their safe-driving record significantly but also took top international honors for transit system safety. We won the highest award in our class in the American Public Transit Association's annual bus safety contest with a 35 percent reduction in accidents from 1990 to 1991. Competition was stiff, with over 120 transit systems from across North America entering.

Our drivers also substantially lowered the number of GO Bus accidents for the second year in a row in an internal competition begun in mid-1991: a 30 percent reduction in total accidents, preventable and non-preventable, from 1991 to 1992, including a 40 percent improvement in the preventable category alone. The ongoing competition compares the performance of our five driver home base groups and recognizes the winning group every quarter and annually; the Oshawa group's drivers captured the 1992 award.

trois mois pour encourager plus de gens à essayer notre service durant les saisons occupées du printemps et de l'été pour les événements spéciaux.

Les clients de notre station d'Aurora ont eu droit cet été à un événement inoubliable. Le 1^{er} juillet, le jour du Canada, des centaines de résidents de la région ont assisté aux festivités marquant la réouverture officielle de la station après sa restauration pour lui rendre sa splendeur de fin du siècle dernier. Désignée par le gouvernement fédéral «gare ferroviaire patrimoniale», la station a été entièrement rénovée, même l'agencement de couleurs original extérieur qu'elle arborait en 1900. Le premier voyage en train tiré par locomotive au Canada venant de Toronto s'y est arrêté en 1853.

Les réalisations de nos conducteurs d'autobus ont couronné cet exercice. Non seulement ils ont amélioré leur fiche de sécurité de conduite mais ils ont aussi raflé les honneurs les plus élevés à l'échelle internationale pour la sécurité dans les transports en commun. Nous avons obtenu la plus haute récompense dans notre catégorie dans le cadre du concours annuel de sécurité du transport par autobus de l'American Public Transit Association grâce à une réduction de 35 % des accidents de 1990 à 1991. La concurrence était vive puisque plus de 120 réseaux de transport en commun de partout en Amérique du Nord participaient au concours.

Nos conducteurs ont aussi diminué grandement le nombre d'accidents sur les autobus GO pour le deuxième exercice de suite dans le cadre d'un concours interne commencé au milieu de 1991; il y a eu une réduction de 30 % du total des accidents, évitables et inévitables, de 1991 à 1992, y compris une amélioration de 40% dans la catégorie des accidents évitables seulement. Le rendement des groupes de conducteurs de nos cinq centres de répartition est comparé et un groupe gagnant est nommé trimestriellement et annuellement; le groupe de conducteurs d'Oshawa a remporté le prix pour 1992.



ROLLING STOCK

We carried on upgrading our train and bus equipment to improve service quality for our customers.

Modernization of our locomotive fleet continued. In March we ordered seven more F59PH locomotives from General Motors Diesel Division that, when delivered in late 1993, will bring our roster of these state-of-the-art locomotives to 49.

Designed to meet the specialized rigors of commuter train operation, the F59 incorporates modern, proven components. We had worked with the manufacturer to evolve its design, demanding a locomotive that would use less fuel, produce fewer harmful emissions, and run much quieter than what had been available. The F59 met all these conditions – it uses 22 percent less fuel than the GO locomotives it originally replaced – and since the first units rolled off the assembly line in London, Ontario, in 1988 has become the standard of our locomotive fleet.

Retrofitting our bi-level rail coaches to handle wheelchairs started during the fiscal year. By year's end 10 coaches had been equipped and were back in regular service while we prepared for mid-1994 introduction of wheelchair-accessible train service.

On the bus front, we continued reviewing our design



LE MATÉRIEL ROULANT

Pour le bénéfice de nos clients, nous avons continué de perfectionner notre matériel de train et d'autobus pour améliorer la qualité du service.

La modernisation de notre parc de locomotives s'est poursuivie. En mars, nous avons commandé sept locomotives F59PH additionnelles de la division diesel de General Motors. À la fin de 1993, lorsqu'elles seront livrées, notre parc sera composé de 49 de ces locomotives à la fine pointe de la technologie.

Conçues pour répondre aux rigueurs particulières de l'exploitation de trains de banlieue, la F59 incorpore des pièces modernes et éprouvées. Nous avons travaillé de concert avec le fabricant afin d'améliorer la conception, demandant une locomotive qui utiliserait moins de carburant, produirait moins d'émissions nocives et qui serait beaucoup moins bruyante que celle offerte précédemment. La F59 répondait à toutes ces conditions : elle utilise 22 % moins de carburant que les locomotives GO qu'elle a d'abord remplacées, et depuis que les premières locomotives sont sorties de la chaîne de montage à London, Ontario, en 1988, elles sont devenues la norme de notre parc de locomotives.

La modification de nos voitures-coach à deux étages pour les rendre accessibles aux fauteuils roulants a été commencée au cours de l'exercice. À la fin de l'exercice, 10 voitures-coach étaient équipées et étaient à nouveau en service régulier pendant que nous nous préparions pour le lancement au milieu de 1994 des trains accessibles aux fauteuils roulants.

Du côté des autobus, nous avons continué de revoir nos exigences de conception pour les autobus à plancher bas qui sont munis de planchers au



requirements for low-floor buses, which have curb-level floors that make it easier for passengers with disabilities to get on and off. This type of bus will be the next purchase for our fleet.

Bus fleet servicing was enhanced during the year with completion of our third bus garage, in Newmarket. We replaced our existing outdoor facility with a new structure, complete with indoor repair and service bays, indoor storage for 51 buses, and operational facilities including drivers' quarters and a radio dispatch centre. The new garage, which supplements our Steeprock and Hamilton garages, opened in December.

niveau de la bordure de trottoir permettant aux passagers ayant des incapacités de monter et de descendre plus facilement des autobus. Ce type d'autobus constituera notre prochain achat.

L'entretien courant du parc d'autobus a été amélioré au cours de l'exercice grâce à l'achèvement de notre troisième garage d'autobus à Newmarket. Nous avons remplacé les installations extérieures existantes par une nouvelle structure, comportant des postes de réparation et de service intérieurs, l'espace pour 51 autobus, et des installations opérationnelles incluant des locaux pour les conducteurs et un centre radio de répartition. Le nouveau garage, qui s'ajoute à nos garages de Steeprock et de Hamilton, a été ouvert en décembre.

THE FUTURE

Building for the future, we made progress in our service expansion plans.

At year's end we were well on our way with two major projects: extension of Lakeshore East train service to Oshawa, and relocation of our bus and train operations in Hamilton.

We received environmental assessment approval in April for expansion of rail service between Burlington and Hamilton on the Lakeshore West line. The project's first phase will relocate our separate Hamilton train station and bus terminal into a single, downtown terminus that local transit and intercity buses will serve as well. Named Hamilton GO Centre, the new terminus will be built in the former TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo) station, a historic building we will buy from CP Rail and renovate. It will open in 1994-95 with our present Hamilton schedule of three weekday-rush-hour trains each way; we plan to expand service ultimately, in stages, to 10 trains a day each way, including off-peak service.

L'AVENIR

Bâtissant l'avenir, nous avons fait des progrès dans nos plans d'expansion du service.

À la fin de l'exercice, nous étions bien avancés dans deux projets majeurs : le prolongement du service ferroviaire du tronçon est de la ligne Lakeshore jusqu'à Oshawa et le déménagement de nos exploitation d'autobus et de trains à Hamilton.

Nous avons reçu en avril l'approbation de l'évaluation environnementale pour l'expansion du service ferroviaire entre Burlington et Hamilton sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore. La première phase du projet comportera le déménagement des stations distinctes de trains et d'autobus dans un terminus unique situé au centre-ville, qui sera aussi desservi par les services de transports locaux et les autobus interurbains. Nommé le Centre GO de Hamilton, le nouveau terminus sera aménagé dans l'ancienne station de Toronto, Hamilton et Buffalo (TH&B), un immeuble historique que nous achèterons de CP Rail et que nous rénoverons. Le terminus ouvrira en 1994-1995 avec l'horaire actuel de trois trains d'heures de pointe pendant les jours de semaine, dans les deux sens;

Construction proceeded on the four-kilometre Oshawa extension, which had been given the environmental assessment go-ahead last fiscal year. Two new tracks will extend all-day train service from Whitby, our Lakeshore East terminus station, to Oshawa station in the city's west end, now served by a single train each weekday rush hour. The extension is scheduled to open in late 1994.

Extending the line farther east, to the east side of Oshawa, with two new stations replacing the existing one, was still under environmental assessment at year's end — we had finished our draft report, made it available for public review, and will finalize it early next fiscal year for the Ministry of the Environment's (MOE) approval.

Three other major projects progressed during the year as we worked towards eventually expanding our rail network to all-day service.

We held open houses in May and November to inform the public of our expansion plans to phase in all-day and weekend frequency on the Richmond Hill line. Initially we would extend the line 12 kilometres north to Vandorf, add four new stations, increase the number of trains from four to seven each way in the rush hour, and run two-way service in off-peak times. At year's end we had completed our environmental study report and submitted it to the MOE for approval. The plan's second phase, providing full-day service, would need a separate environmental assessment later.

Also finished and submitted to the MOE was our environmental study report for expansion of the Milton line. Our plans are to increase the line's limited all-day service to full-day and weekend frequency — up to 54 trains on weekdays, 34 on weekends. We would also build a new "gateway" station in Mississauga, conveniently near Highway 401, for passengers to transfer easily between cars and transit, or from one transit system to another. Depending on when we get environmental assessment approval, full-day service would start running in 1996 to Erindale station and in 1998 to Milton, the end of the line.

nous prévoyons accroître le service, par étape, jusqu'à 10 trains par jour, dans les deux sens, y compris le service aux heures creuses.

Les travaux de construction ont été exécutés sur le prolongement d'Oshawa de quatre kilomètres. Nous avions reçu le feu vert concernant l'évaluation environnementale de ce projet l'exercice précédent. Deux nouvelles voies prolongeront le service de train quotidien de Whitby, notre terminus du tronçon est de la ligne Lakeshore, à la station d'Oshawa, dans la partie ouest de la ville, maintenant desservie par un train unique chaque jour de la semaine aux heures de pointe. L'ouverture du prolongement est prévue pour la fin de 1994.

Le projet de prolonger la ligne plus à l'est, dans la partie est d'Oshawa, avec deux nouvelles stations remplaçant la station existante, faisait toujours l'objet d'une évaluation environnementale à la fin de l'exercice. Nous avons terminé notre rapport provisoire et l'avons rendu disponible pour examen public. Nous y mettrons la dernière main au début du prochain exercice pour qu'il soit approuvé par le ministère de l'Environnement.

Trois autres projets importants ont progressé au cours de l'exercice alors que nous avons travaillé dans le but de mettre en place éventuellement le service quotidien sur notre réseau ferroviaire.

Nous avons organisé des journées portes ouvertes en mai et en novembre pour informer le public de nos plans d'expansion pour la mise en place progressive d'un service quotidien continu et de week-end sur la ligne Richmond Hill. Initialement, nous prolongerions la ligne de 12 kilomètres vers le nord jusqu'à Vandorf, ajouterions quatre nouvelles stations, augmenterions le nombre de trains de quatre à sept dans les deux sens, à l'heure de pointe, et il y aurait un service dans les deux sens aux heures creuses. À la fin de l'exercice, nous avions terminé notre rapport d'étude environnementale et nous l'avions présenté au ministère de l'Environnement pour approbation. La deuxième étape du plan, fournir un service quotidien continu, nécessitera qu'une évaluation environnementale distincte soit faite.

During the year we launched an environmental assessment study on expanding service on the Georgetown line as well. Depending on environmental approval, all-day, two-way service as far as Bramalea station could begin as early as 1999. Also planned is a new station in the City of York's city centre, in northwest Metropolitan Toronto, that would be linked to the Toronto Transit Commission's future Eglinton rapid transit line.



Work continued in 1992-93 on making our train service accessible to customers in wheelchairs. Numerous issues, some unique, had to be resolved, but much progress was made.

Wheelchair-accessible trains will begin operating in mid-1994 with 15 stations, including downtown Toronto's Union Station, fully accessible in the first phase. Passengers with disabilities will be able to travel in specially modified coaches, one per train, that have riding areas for wheelchairs and other mobility aids (there will be fold-down seats for other customers to use if wheelchair positions are not occupied).

Nous avons aussi terminé notre rapport d'étude environnementale pour l'expansion de la ligne Milton et l'avons soumis au ministère de l'Environnement. Nous envisageons de faire passer le service quotidien limité à un service continu et de week-end, jusqu'à 54 trains les jours de semaine et 34 les week-ends. Nous voulons aussi bâtir une nouvelle station «porte d'accès» à Mississauga, bien située près de l'autoroute 401, pour que les passagers puissent passer facilement des voitures au transport en commun, ou d'un réseau de transport en commun à un autre. Selon le moment auquel nous recevrons l'approbation de l'évaluation environnementale, le service quotidien continu serait mis en place en 1996 jusqu'à la station d'Erindale et en 1998, jusqu'à la station de Milton, la dernière de la ligne.

Au cours de l'exercice, nous avons amorcé une étude d'évaluation environnementale visant aussi l'expansion du service sur la ligne Georgetown. Selon que l'étude sera approuvée ou non, le service quotidien dans les deux sens jusqu'à la station de Bramalea pourrait commencer aussi tôt que 1999. Il est aussi envisagé de construire une nouvelle station dans le centre de la ville de York, dans le nord-ouest de l'agglomération torontoise, qui serait liée à la future ligne Eglinton de transport rapide de la Toronto Transit Commission.

Les travaux afin de rendre notre service de train accessible aux clients en fauteuils roulants se sont poursuivis en 1992-1993. De nombreuses difficultés, certaines uniques, ont dû être résolues, mais nous avons fait beaucoup de progrès.

Les trains accessibles aux fauteuils roulants commenceront à être mis en service au milieu de 1994. Quinze stations, y compris la station Union au centre-ville de Toronto, seront entièrement accessibles au cours de la première étape. Les passagers ayant des incapacités pourront voyager dans des voitures-coach, à raison d'une par train, spécialement modifiées, pour les fauteuils roulants et autres moyens de déplacement (il y aura des sièges rabattables pour les autres passagers lorsque les places pour fauteuils roulants seront libres). Les passagers voyageant en fauteuil roulant monteront et descendront du train au

Wheelchair passengers will board and disembark via a ramped mini-platform on each accessible station's platform, and across a portable bridge deployed by the train crew. Forty-two of our fleet of 331 bi-level coaches will be modified for accessible service, and 10 have already been retrofitted by the end of this fiscal year.

Stations are also being made accessible with elevators in our ongoing retrofit program. Elevators or escalators, or both, have been installed in six Lakeshore stations, and accessibility features are being incorporated into our plans for expansion of rail service across the network. (Union Station has had escalators since 1980.)

Not all our work for the future revolved around buildings, vehicles, expansions. As our 25th anniversary year started, we renewed our focus on customer service by launching a special program to instill greater responsiveness to our passengers' needs throughout the organization.

Although we have run up a track record of high-quality service from day one in 1967, we recognized that, partly to reverse the ridership declines we were facing, we had to work harder than ever before to attract, and keep, the customer – our very reason for being. A complex task which cannot be achieved overnight, the new program will make gradual improvements that are realistic but all-encompassing, involving every GO Transit employee from the front line to senior management.

By year's end we had formulated a new customer-service strategy and taken some steps to implement it. Planned initiatives range from a new customer-service centre for Union Station to behind-the-scenes developments such as greater emphasis on staff training. The strategy will go into full swing next fiscal year.

moyen d'une petite plate-forme inclinée sur chaque quai de station accessible, et en passant sur un pont portatif installé par le personnel du train. Quarante-deux voitures-coach de notre parc de 331 voitures-coach à deux étages seront modifiées pour le service accessible, et dix ont déjà été modifiées à la fin de cet exercice.

Des stations ont aussi été rendues accessibles en y ajoutant des ascenseurs dans le cadre de notre programme actuel d'améliorations. Des ascenseurs ou des escaliers roulants, ou les deux, ont été installés dans dix des stations de la ligne Lakeshore, et des fonctions d'accessibilité sont incorporées dans nos plan d'expansion du service ferroviaire dans tout le réseau. (Il y a des escaliers roulants à la station Union depuis 1980.)

Les travaux pour l'avenir ne tournent pas uniquement autour des édifices, des véhicules et des prolongements. Au début de l'exercice marquant notre 25^e anniversaire, nous avons renouvelé l'accent mis sur le service à la clientèle en lançant un programme spécial pour insuffler, dans toute l'organisation, une plus grande réceptivité aux besoins des passagers.

Bien que nous ayons maintenu un service de grande qualité depuis le premier jour d'exploitation en 1967, nous avons réalisé, en partie pour renverser la baisse de l'achalandage à laquelle nous faisions face, que nous devions travailler plus fort que jamais pour attirer et conserver le client, notre raison d'être. Tâche complexe qui ne peut pas être exécutée du jour au lendemain, le nouveau programme permettra de réaliser des améliorations progressives qui sont réalistes, mais qui engagent tout le monde, soit tout le personnel du Réseau GO, des employés en contact direct avec la clientèle jusqu'à la haute direction.

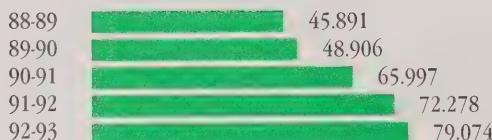
À la fin de l'exercice, nous avions formulé une nouvelle stratégie de service à la clientèle et pris certaines mesures pour la mettre en oeuvre. Les initiatives prévues vont d'un nouveau centre de service à la clientèle pour la station Union à des nouveautés en coulisses telles que le plus grand accent mis sur la formation du personnel. La stratégie sera pleinement mise en oeuvre au cours du prochain exercice.



FIVE-YEAR COMPARISONS

Subsidy

\$ Millions



Operating subsidy, excluding amortization

Subvention

En millions de dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subsidy per passenger

Dollars



Operating subsidy, excluding amortization

Subvention par passager

En dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Cost per passenger

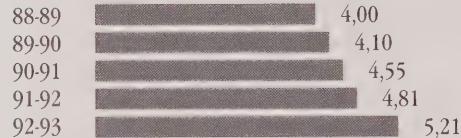
Dollars



Operating cost, excluding amortization

Coût par passager

En dollars



Coût d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Cost recovery

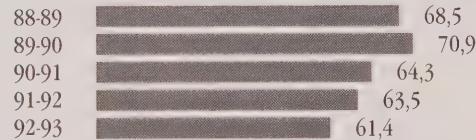
Percentage of operating costs recovered through revenue



Fares reduced in January 1991 to compensate for goods and services tax

Recouvrement des coûts

Pourcentage des coûts d'exploitation recouvrés à même les revenus

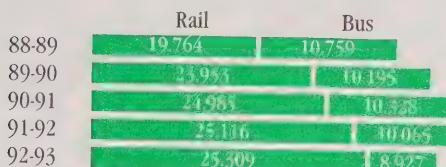


Les tarifs ont été réduits en janvier 1991 en compensation de la taxe sur les produits et services

COMPARAISON QUINQUENNALE

Passenger carryings

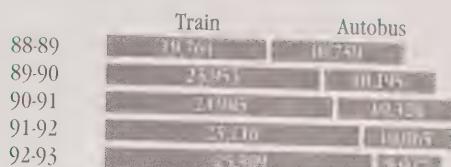
Millions



Contract service excluded

Nombre de voyageurs

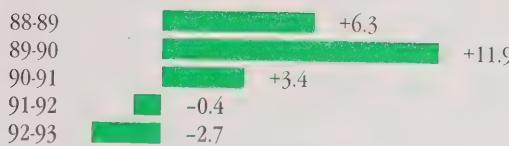
En millions



Exception faite des services assurés en sous-traitance

System passenger carryings

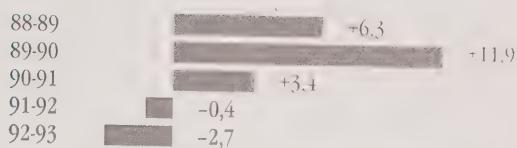
Percentage change over
previous fiscal year



Contract service excluded

Nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau

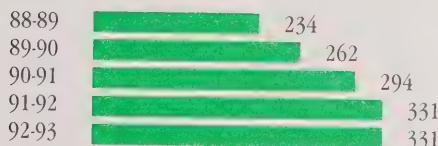
Évolution du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Rail car fleet

Active at year end



Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Bus fleet

Active at year end



Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



STATISTICS

Corridor	Passengers carried (thousands)			Route kilometres operated (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1992-93	1991-92	% Change	1992-93	1991-92	1992-93	1991-92
Rail							
Lakeshore West	10,011	9,498	+5.4	63	63	1,143	964
Milton	2,780	2,741	+1.4	50	50	207	211*
Georgetown	1,932	1,918	+0.7	78	78	109	109
Barrie	395	399	-1.0	102	102	49	50
Richmond Hill	1,099	1,233	-10.9	34	34	108	134
Stouffville	449	512	-12.3	47	47	45	46
Lakeshore East	8,643	8,815	-2.0	52	52	921	928
Total	25,309	25,116	+0.8	426	426	2,582	2,442*
Bus							
Hamilton	1,367	1,991	-31.3	164	242	3,775	4,989
Milton	210	209	+0.5	115	115	502	536
Georgetown	1,202	1,322	-9.1	321	321	2,822	2,837
Bolton	17	20	-15.0	64	64	106	108
Newmarket	4,411	4,625	-4.6	371	342	4,233	4,191
Uxbridge	111	113	-1.8	172	172	399	390
Oshawa	1,609	1,785	-9.9	177	177	2,529	2,544
Total	8,927	10,065	-11.3	1,384	1,433	14,366	15,595
System subtotal	34,236	35,181	-2.7	1,810	1,859	16,948	18,037*
Canada's Wonderland contract service	213	276	-22.8	29	29	311	330
System total	34,449	35,457	-2.8	1,839	1,888	17,259	18,367*

* Revised from 1991-92 annual report

DONNÉES STATISTIQUES

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers)			Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1992-93	1991-92	Évolution, en pourcentage	1992-93	1991-92	1992-93	1991-92
Train							
Lakeshore ouest	10 011	9 498	+5,4	63	63	1 143	964
Milton	2 780	2 741	+1,4	50	50	207	211*
Georgetown	1 932	1 918	+0,7	78	78	109	109
Barrie	395	399	-1,0	102	102	49	50
Richmond Hill	1 099	1 233	-10,9	34	34	108	134
Stouffville	449	512	-12,3	47	47	45	46
Lakeshore est	8 643	8 815	-2,0	52	52	921	928
Total	25 309	25 116	+0,8	426	426	2 582	2 442*
Autobus							
Hamilton	1 367	1 991	-31,3	164	242	3 775	4 989
Milton	210	209	+0,5	115	115	502	536
Georgetown	1 202	1 322	-9,1	321	321	2 822	2 837
Bolton	17	20	-15,0	64	64	106	108
Newmarket	4 411	4 625	-4,6	371	342	4 233	4 191
Uxbridge	111	113	-1,8	172	172	399	390
Oshawa	1 609	1 785	-9,9	177	177	2 529	2 544
Total	8 927	10 065	-11,3	1 384	1 433	14 366	15 595
Total partiel, ensemble du réseau	34 236	35 181	-2,7	1 810	1 859	16 948	18 037*
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	213	276	-22,8	29	29	311	330
Total, ensemble du réseau	34 449	35 457	-2,8	1 839	1 888	17 259	18 367*

* Chiffres redressés à partir du rapport annuel 1991-1992

OBJECTIVES

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

LA MISSION

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de:

concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

SERVICE AREA

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Municipality of Metropolitan Toronto.

BOARD

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

LA SPHÈRE D'ACTIVITÉ

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, et Hamilton-Wentworth, et la municipalité du Toronto métropolitain.

LE CONSEIL

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président du conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain.

Le conseil relève directement du ministre des Transports.

MINISTER

The Honourable Gilles Pouliot, Minister of Transportation

LE MINISTRE

L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

BOARD MEMBERS

Louis H. Parsons, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Gary W. Herrema, Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

Emil Kolb, Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Peter D. Pomeroy, Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks, Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Reg J. Whynott, Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

LES MEMBRES DU CONSEIL

Louis H. Parsons, président du conseil

Eldred R. King, vice-président du conseil

Président du conseil de la municipalité régionale de York

Gary W. Herrema, président du conseil de la municipalité régionale de Durham

Emil Kolb, président du conseil de la municipalité régionale de Peel

Peter D. Pomeroy, président du conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

Reg J. Whynott, président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

OFFICERS & EXECUTIVE

Louis H. Parsons, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Richard C. Ducharme, Managing Director

James A. Brown, Executive Director, Operations

David A. Sutherland, Executive Director, Planning, Finance and Administration (retiring April 1993)

Jean M. Norman, Director, Administration Secretary to the Board

James M. Burwell, Director, Finance

Treasurer to the Board

DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

Louis H. Parsons, président du conseil

Eldred R. King, vice-président du conseil

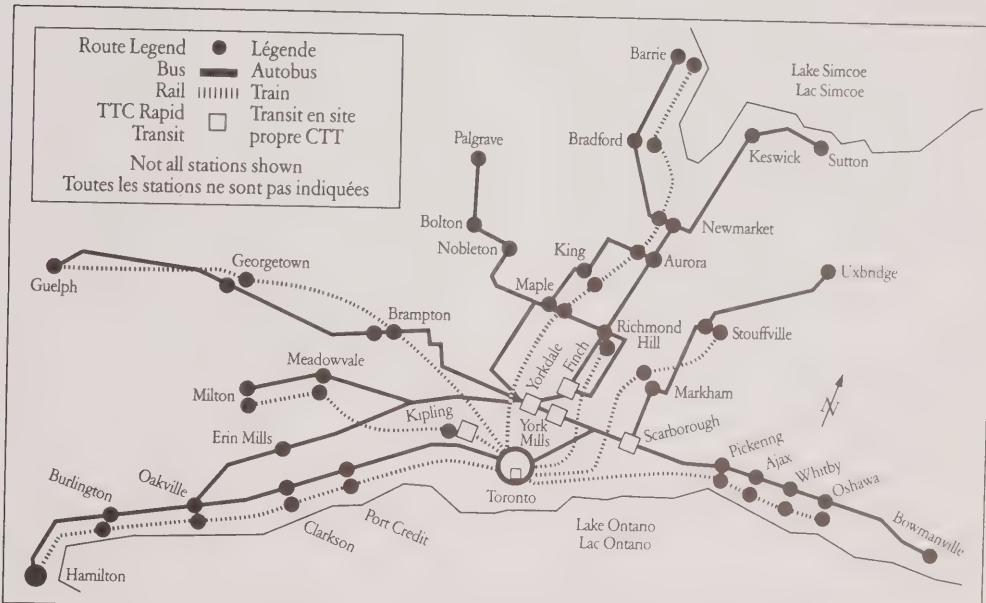
Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation

James A. Brown, directeur administratif, Service de l'exploitation

David A. Sutherland, directeur administratif, Service de la planification des finances et de l'administration (retraite en avril 1993)

Jean M. Norman, directeur, Service de l'administration Secrétaire du conseil

James M. Burwell, directeur, Service des finances Trésorier du conseil



The GO Train and GO Bus network at
March 31, 1993

Le Réseau de service ferroviaire et d'autobus
du Réseau GO au 31 mars 1993

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present.

These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.




Chairman Louis H. Parsons Le Président du conseil

Member Eldred R. King Membre du conseil

AUDITORS' REPORT

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1993 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1993 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au Vérificateur provincial:

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1993 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1993, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand

Toronto Area Transit Operating Authority

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

Assets	1993	1992
Current assets		
Cash	\$ 8,570	\$ 8,686
Accounts receivable	6,837	6,535
Deposit with Canadian National Railway Company	10,407	9,647
Due from the Province of Ontario	18,651	9,390
Spare parts and supplies	1,719	1,379
Prepaid expenses	789	681
	46,973	36,318
Other assets (note 2)	1,598	1,598
Deposit on land purchase (note 3)	54,500	54,500
Capital assets		
Land	74,119	53,342
Buildings and equipment (note 4)	566,881	546,169
Leasehold improvements net of accumulated amortization of \$2,527 (1992 - \$2,103)	5,952	6,019
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$99,859 (1992 - \$84,849)	200,346	189,700
Trackwork and Installation net of accumulated amortization of \$8,272 (1992 - \$5,988)	37,258	37,109
Construction in progress		
GO Train Service Expansion Program	1,020	18,488
Other	67,427	77,744
	953,003	928,571
	\$1,056,074	\$1,020,987
<hr/>		
Liabilities		
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 46,045	\$ 34,858
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	2,526	3,058
	48,571	37,916
<hr/>		
Equity		
Province of Ontario	1,007,503	983,071
	\$1,056,074	\$1,020,987

L.H. Parsons

Louis H. Parsons

Chairman

Eldred R. King

Eldred R. King

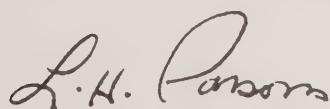
Member

Régie des transports en commun de la région de Toronto

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

	Actif	1993	1992
Actif à court terme			
Encaisse		8 570 \$	8 686 \$
Comptes débiteurs		6 837	6 535
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada		10 407	9 647
Montant à recevoir de la province de l'Ontario		18 651	9 390
Pièces de rechange et fournitures		1 719	1 379
Frais payés d'avance		789	681
		46 973	36 318
Autres éléments d'actif (note 2)		1 598	1 598
Dépôt pour l'achat d'un terrain (note 3)		54 500	54 500
Immobilisations			
Terrains		74 119	53 342
Bâtiments et matériel (note 4)		566 881	546 169
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 2 527 \$ (2 103 \$ en 1992)		5 952	6 019
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 99 859 \$ (84 849 \$ en 1992)		200 346	189 700
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 8 272 \$ (5 988 \$ en 1992)		37 258	37 109
Travaux en cours			
Programme d'extension du service du Réseau GO		1 020	18 488
Autres		67 427	77 744
		953 003	928 571
		1 056 074 \$	1 020 987 \$
Passif			
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges		46 045	34 858
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés		2 526	3 058
		48 571	37 916
Avoir			
Province de l'Ontario		1 007 503	983 071
		1 056 074 \$	1 020 987 \$




Louis H. Parsons

Président du conseil

Eldred R. King

Membre du conseil

For the year ended March 31

STATEMENT OF EQUITY

(In thousands of dollars)

	1993	1992
Capital asset equity – Beginning of year	\$ 928,571	\$ 885,087
Capital contribution from the Province of Ontario for capital assets	82,981	100,851
Less: Monies returned to the Province of Ontario	–	(1,843)
Amortization of capital contributions	(58,155)	(53,134)
Book value of assets disposed	(394)	(2,390)
Capital asset equity – End of year	953,003	928,571
Equity contribution from the Province of Ontario		
for deposit on land purchase	54,500	54,500
Equity – End of year	\$1,007,503	\$ 983,071

For the year ended March 31

STATEMENT OF OPERATIONS

(In thousands of dollars)

	1993	1992
Revenue		
Commuter services	\$ 95,156	\$ 92,916
Sundry revenue (note 6)	4,486	4,702
Gain on sale of capital assets	782	826
	100,424	98,444
Expenses		
Salaries and wages	45,259	45,020
Benefits	8,764	8,673
Transportation and Communication	1,583	1,634
Services	22,420	23,548
Materials, supplies and utilities	22,896	21,341
Rail operations	78,576	70,506
	179,498	170,722
Loss from operations before amortization of capital assets	79,074	72,278
Amortization of capital assets	58,155	53,134
Loss from operations	137,229	125,412
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization	137,229	125,412
Net income for the year	\$ –	\$ –

Pour l'exercice terminé le 31 mars

AVOIR

(en milliers de dollars)

	1993	1992
Avoir en immobilisations au début de l'exercice		
Apport de capital de la province de l'Ontario pour des immobilisations	928 571 \$	885 087 \$
Moins: Sommes d'argent rendues à la province de l'Ontario	82 981	100 851
Amortissement de l'apport de capital	(58 155)	(1 843)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(394)	(53 134)
Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice	953 003	928 571
Apport de capital de la province de l'Ontario		
à l'égard d'un dépôt pour l'achat d'un terrain	54 500	54 500
Avoir à la fin de l'exercice	1 007 503 \$	983 071 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers de dollars)

	1993	1992
Revenus		
Services de transport de banlieue	95 156 \$	92 916 \$
Revenus divers (note 6)	4 486	4 702
Gain à la vente d'immobilisations	782	826
	100 424	98 444
Dépenses		
Salaires et charges sociales	45 259	45 020
Avantages	8 764	8 673
Transport et communication	1 583	1 634
Services	22 420	23 548
Matériel, fournitures et services publics	22 896	21 341
Exploitation des trains	78 576	70 506
	179 498	170 722
Perte d'exploitation avant l'amortissement des immobilisations	79 074	72 278
Amortissement des immobilisations	58 155	53 134
Perte d'exploitation	137 229	125 412
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement	137 229	125 412
Revenu net pour l'exercice	- \$	- \$

For the year ended March 31

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

(In thousands of dollars)

	1993	1992
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss from operations	\$(137,229)	\$(125,412)
Non-cash items -		
Amortization	58,155	53,134
Gain on sale of fixed assets	(782)	(826)
	(79,856)	(73,104)
Net change in non-cash working capital items	(116)	548
	(79,972)	(72,556)
Cash provided by (used in) investment activities		
Capital assets additions	(82,981)	(99,008)
Deposit on land purchase	-	(54,500)
Proceeds on capital assets disposals	1,176	3,216
	(81,805)	(150,292)
Cash provided by financing activities		
Province of Ontario -		
Operating subsidy	79,074	72,278
Capital contributions	82,981	100,851
Contribution for deposit on land purchase	-	54,500
Monies returned to the Province of Ontario	-	(1,843)
Capital asset disposition	(394)	(2,390)
	161,661	223,396
Net increase (decrease) in cash	(116)	548
Cash - Beginning of year	8,686	8,138
Cash - End of year	\$ 8,570	\$ 8,686

Pour l'exercice terminé le 31 mars

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	1993	1992
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte d'exploitation	(137 229) \$	(125 412) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	58 155	53 134
Gain à la vente d'immobilisations	(782)	(826)
	(79 856)	(73 104)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(116)	548
	(79 972)	(72 556)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(82 981)	(99 008)
Dépôt sur l'achat d'un terrain	-	(54 500)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	1 176	3 216
	(81 805)	(150 292)
Liquidités provenant des activités de financement		
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	79 074	72 278
Apport de capital	82 981	100 851
Apport de capital pour un dépôt sur l'achat d'un terrain	-	54 500
Sommes d'argent rendues à la province de l'Ontario	-	(1 843)
Aliénation d'immobilisations	(394)	(2 390)
	161 661	223 396
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	(116)	548
Encaisse au début de l'exercice	8 686	8 138
Encaisse à la fin de l'exercice	8 570 \$	8 686 \$

For the year ended March 31, 1993

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotive overhauls	5 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry – Furniture and fixtures	12 years
– Other	3 – 5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

2. Other assets

Included in other assets is a balance of sale of \$891 arising from the sale of land surplus to the Authority's needs. The asset is collateralized by a second mortgage on the property.

Interest was to be charged at a rate commencing at 8% and increasing at 1% at the end of each five year period until February 28, 2013 when the proceeds become due. The Authority was also entitled to additional interest based on the net income from the property. Total interest in a single year could not exceed 18%.

On October 9, 1992, the Board of Directors approved a restructuring of the facility whereby the principal balance is due February 28, 2013, interest payments terminate April 1, 1992 and interest payments in arrears at March 31, 1992 of approximately \$72 which is included in accounts receivable will be paid to the Authority upon the availability of adequate cash.

Additionally, the Authority is entitled to 15% of the annual net cash flow as defined from the retail plaza once developed.

3. Deposit on land purchase

On April 9, 1991, the Authority entered into an agreement to acquire the Danforth Rail Yards from Canadian National Railways for \$54,500. The funds are held in trust pending an environmental assessment review. The trust bears interest to the benefit of the vendor.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1993

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et du coût de remplacement.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Révisions des locomotives	5 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

2. Autres éléments d'actif

Un solde de 891 \$ découlant de la vente d'un terrain excédentaire est compris dans les autres éléments d'actif. Cet élément d'actif est garanti par une hypothèque de deuxième rang sur la propriété.

Des intérêts devaient être imputés à un taux de 8 %, majoré de 1 % à la fin de chaque période de cinq ans jusqu'au 28 février 2013, moment où le produit doit être versé. Des intérêts additionnels pouvaient être imputés selon le revenu net tiré de la propriété. Le total des intérêts pour un an ne pouvait excéder 18 %.

Le 9 octobre 1992, le Conseil d'administration a approuvé la restructuration de la facilité selon laquelle le solde du capital échoit le 28 février 2013, les versements d'intérêt se terminent le 1^{er} avril 1992 et les intérêts arriérés au 31 mars 1992 d'environ 72 \$, compris dans les comptes débiteurs, seront versés à la Régie dès que suffisamment de liquidités seront disponibles. De plus, tel qu'il est défini, la Régie a le droit de recevoir 15 % des liquidités nettes annuelles de l'aire de vente au détail, une fois aménagée.

3. Dépôt pour l'achat d'un terrain

Le 9 avril 1991, la Régie a conclu un accord en vue d'acquérir le triage Danforth auprès des Chemins de fer nationaux du Canada pour 54 500 \$. Les fonds sont détenus en fiducie et portent intérêt au profit du vendeur en attendant une évaluation environnementale.

4. Buildings and equipment

		1993	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$114,655	\$ 30,467	\$ 84,188
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	124,864	26,620	98,244
Uni-level coaches	21,589	21,589	—
Other railway rolling stock	415,351	94,199	321,152
Buses	44,726	18,770	25,956
Parking lots	33,471	7,904	25,567
Sundry	31,209	19,435	11,774
	\$785,865	\$218,984	\$566,881
		1992	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$ 75,872	\$ 24,646	\$ 51,226
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	123,475	19,812	103,663
Uni-level coaches	22,280	22,280	—
Other railway rolling stock	409,527	76,894	332,633
Buses	46,259	17,042	29,217
Parking lots	23,062	6,154	16,908
Sundry	27,014	14,492	12,522
	\$727,489	\$181,320	\$546,169

The Authority is actively seeking a purchaser for 83 uni-level coach units which are considered to be surplus.

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1993 was \$1,602 (1992 - \$590).

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

The details of sundry revenue are as follows:

	1993	1992
Interest income	\$ 566	\$1,314
Rentals - rolling stock	567	602
Rentals - space	1,500	1,217
Advertising revenue	515	524
Commissions - ticket sales	567	647
Other	771	398
	\$4,486	\$4,702

7. Expenses

Of the total expenses \$163,472 (1992 - \$155,133) is recognized as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1993, total revenue amounted to \$100,424 (1992 - \$98,444) and represents a recovery of 61.4% (1992 - 63.5%) of the recoverable expenses.

8. Commitments**(a) Leases**

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1993 - 1994	\$ 4,201
1994 - 1995	3,334
1995 - 1996	3,193
1996 - 1997	3,181
1997 - 1998	2,161
Thereafter	19,843
	\$35,913

4. Bâtiments et matériel

		1993	
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiment			
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	114 655 \$	30 467 \$	84 188 \$
Voitures - coach	124 864	26 620	98 244
Autre matériel roulant des chemins de fer	21 589	21 589	—
Autobus	415 351	94 199	321 152
Terrains de stationnement	44 726	18 770	25 956
Autres	33 471	7 904	25 567
	31 209	19 435	11 774
	785 865 \$	218 984 \$	566 881 \$
		1992	
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments			
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	75 872 \$	24 646 \$	51 226 \$
Voitures - coach	123 475	19 812	103 663
Autre matériel roulant des chemins de fer	22 280	22 280	—
Autobus	409 527	76 894	332 633
Terrains de stationnement	46 259	17 042	29 217
Autres	23 062	6 154	16 908
	27 014	14 492	12 522
	727 489 \$	181 320 \$	546 169 \$

La Régie cherche un acheteur pour 83 voitures - coach, jugées excédentaires.

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1993 s'élève à 1 602 \$ (590 \$ en 1992).

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1993	1992
Intérêts créditeurs	566 \$	1 314 \$
Location de matériel roulant	567	602
Location de surfaces	1 500	1 217
Revenu de publicité	515	524
Commissions sur les ventes de billets	567	647
Autres	771	398
	4 486 \$	4 702 \$

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 163 472 \$ (155 133 \$ en 1992) pourront être recouvrés en partie des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1993, le total des revenus s'élève à 100 244 \$ (98 444 \$ en 1992), soit un recouvrement de 61,4 % (63,5 % en 1992) des dépenses recouvrables.

(b) The Authority has entered into contract negotiations with General Motors of Canada Ltd. for the purchase of replacement locomotives. The estimated total purchase price for the 7 locomotives is \$16,641.

(c) The Authority has entered into negotiations to obtain financing in the amount of approximately \$325,000. The form of the transaction, which is subject to the resolution of legal and taxation matters, will likely involve the sale or hypothecation of the majority of its rolling stock assets.

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was \$2,792 (1992 - \$2,694). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately fifty-four thousand dollars during the fiscal year (1992 - sixty thousand dollars).

11. Contingency

The Authority is dependent on operating subsidies from the Province of Ontario to maintain existing operations. This subsidy is currently under review. If the subsidy is reduced and operations curtailed, the recoverability of the related capital assets may be impaired and a write-down to their estimated recoverable amount would be required. The amount of the write-downs, if any, cannot be determined at this time.



8. Engagements

a) Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

1993 - 1994	4 201 \$
1994 - 1995	3 334
1995 - 1996	3 193
1996 - 1997	3 181
1997 - 1998	2 161
Par la suite	19 843
	35 913 \$

En plus des engagements mentionnés ci-dessus, la Régie a conclu une entente visant la location d'un terrain. Le loyer annuel aux termes de ce bail, qui échoit en 2079, s'établit à 153 \$.

b) La Régie négocie présentement un contrat avec General Motors of Canada Ltd. en vue de l'achat de locomotives de remplacement. Le prix coûtant estimatif des sept locomotives s'élève à 16 641 \$.

c) La Régie a entrepris des négociations afin d'obtenir un financement d'environ 325 000 \$. Le genre d'opération, lequel est assujetti à la résolution de points juridiques et fiscaux, comprendra vraisemblablement la vente ou le nantissement de la presque totalité du matériel roulant.

9. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au régime s'est chiffrée à 2 792 \$ (2 694 \$ en 1992). Ce montant équivaut à l'obligation totale de la Régie et est compris dans les charges dans les résultats d'exploitation.

10. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ cinquante-quatre mille dollars (soixante mille dollars en 1992).

11. Éventualité

La Régie dépend de subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario afin de maintenir son exploitation. Ces subventions sont présentement l'objet d'un examen. Si ces subventions sont réduites et l'exploitation restreinte, le recouvrement des immobilisations connexes pourrait être diminué et il serait nécessaire de réduire ces immobilisations au montant recouvrable estimatif. Le montant de la réduction, le cas échéant, ne peut être déterminé présentement.

PHOTOGRAPHS

Cover and page 1:
Commuters go between bus and train at Richmond Hill station

Downtown Toronto skyline just east of Union Station

Rain or shine, GO Transit keeps going: rush-hour commuters at Etobicoke North station

GO Bus in city traffic in Toronto

GO Buses on University Avenue in downtown Toronto

Boarding in the rush hour at York Region Terminal

On the go at Whitby station

GO Train alongside Highway 401 near Ajax station

1 La couverture et la page 1: Les navetteurs ont accès au réseau de service ferroviaire et d'autobus à la station de Richmond Hill

3 Profil d'horizon du centre-ville de Toronto, à l'est de la station Union

7 Qu'il pleuve ou qu'il fasse soleil, rien n'arrête le service du Réseau GO: navetteurs à l'heure de pointe à la station d'Etobicoke North

8 Autobus GO dans la circulation urbaine à Toronto

11 Autobus GO sur l'avenue University au centre-ville de Toronto

12 Embarquement à l'heure de pointe au terminus de la région de York

15 Départ du train à la station de Whitby

17 Le train GO longe l'autoroute 401 près de la station d'Ajax

PHOTOGRAPHIES





RÉSEAU  TRANSIT

CAZON
DT 160
- A 56

BRINGING PEOPLE TOGETHER

NOUS RAPPROCHONS LES GENS



GO TRANSIT ANNUAL REPORT

For the year ended March 31, 1994

RAPPORT ANNUEL DU RÉSEAU GO

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1994

Toronto Area Transit Operating Authority

Régie des transports en commun de la région de Toronto



GO Transit
Annual report
1993-94

Réseau GO
Rapport annuel
1993-1994

GO Transit
20 Finch Avenue West, Toronto (Downsview)
Ontario, Canada M3J 3J8
Telephone: (416) 665-9211
Facsimile: (416) 665-9006



Réseau GO
1120, avenue Finch Ouest, Toronto (Downsview)
(Ontario) Canada M3J 3J8
Téléphone: (416) 665-9211
Télécopieur: (416) 665-9006

TABLE OF CONTENTS

Transmittal	4	Présentation
Message from the Chairman and Board Members	6	Message du président du conseil et des membres du conseil
Managing Director's report	8	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	22	Comparaison quinquennale
Statistics	24 25	Données statistiques
The organization	26	La société
Management's responsibility for financial statements	28	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	29	Rapport des vérificateurs
Financial statements	30 31	États financiers
Notes to financial statements	36 40	Notes afférentes aux états financiers



To the Honourable Gilles Pouliot
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1993-94 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing cooperation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

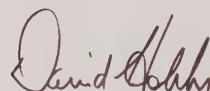
Respectfully submitted,

À l'honorable Gilles Pouliot
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1993-1994 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.



Chairman, GO Transit

David G. Hobbs

Président du conseil du Réseau GO

To the Honourable Henry N.R. Jackman
Lieutenant Governor of Ontario

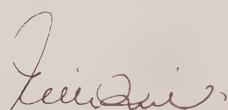
I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1994.

Respectfully submitted,

À l'honorable Henry N.R. Jackman
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1994.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.



Minister of Transportation

Gilles Pouliot

Ministre des Transports



Pulling out of Exhibition
GO Station in downtown
Toronto

Départ de la station GO,
située à proximité du site
de l'exposition, au centre-
ville de Toronto

HEADING FOR CHANGE

Like many other organizations in 1993, GO Transit operated in an environment of budget restraints. Nevertheless, there were major successes this year we are proud of: We carried more riders this fiscal year than last, despite significant job losses in the downtown area which threatened to erode our ridership. Service adjustments made as a result of fiscal controls have ultimately affected a relatively small number of our current riders. And we are continuing to plan responsibly for the future of the Greater Toronto Area.

As fiscal restraints and continuing concerns over air emissions and energy consumption hamper road creation programs, our environmentally friendly service is becoming more and more vital to the health and growth of the regions we serve. Right now, GO services carry 48% of all weekday morning commuters from outside metro to Toronto's central area. That percentage is expected to increase in the future, and demands will rise even further as workplace destinations outside Metro multiply and transportation patterns change.

This is a responsibility we take very seriously. We will continue to use our resources to respond to both the immediate and long-term needs of our most important resource – our customers.

VERS DES CHANGEMENTS

Comme tant d'autres entreprises en 1993, le Réseau GO a exercé ses activités dans un contexte de contraintes budgétaires. Néanmoins, nous sommes fiers de certaines grandes réussites de l'exercice. Nous avons transporté plus de passagers durant cet exercice que durant l'exercice précédent, malgré les nombreuses pertes d'emplois au centre-ville qui menaçaient d'éroder l'achalandage. Les modifications, apportées aux services par suite de contrôles financiers, ont finalement touché un nombre relativement peu élevé de nos passagers actuels. Et nous continuons à planifier de façon responsable pour l'avenir du Grand Toronto.

Puisque les restrictions financières et les inquiétudes persistantes sur les émissions dans l'atmosphère et la consommation d'énergie entravent les programmes de construction des routes, notre service sans danger pour l'environnement devient de plus en plus essentiel à la santé et à la croissance des régions que nous desservons. Actuellement, les services GO transportent 48 % de tous les banlieusards vers le centre-ville de Toronto. Il est prévu que ce pourcentage augmentera dans l'avenir, et la demande s'accroîtra davantage au fur et à mesure que les destinations de travail à l'extérieur de Toronto métropolitain se multiplieront et que les orientations de la circulation changeront.

Nous assumons sérieusement cette responsabilité. Nous continuerons à utiliser nos ressources pour répondre aux besoins immédiats et à long terme de notre ressource la plus importante : nos clients.





The Chairman and the Board of GO Transit

Bottom row from left: Eldred R. King, Vice-Chairman; David G. Hobbs, Chairman; Gary W. Herrema
Top row from left: Peter D. Pomeroy; Reg J. Whynott; Alan Tonks; Emil Kolb

Le président du conseil et le conseil d'administration du Réseau GO

Rangée du bas, de gauche à droite : Eldred R. King, vice-président du conseil; David G. Hobbs, président du conseil; Gary W. Herrema
Rangée du haut, de gauche à droite : Peter D. Pomeroy; Reg J. Whynott; Alan Tonks; Emil Kolb

Peter D. Pomeroy *Reg J. Whynott* *Alan Tonks* *Emil Kolb*

Eldred R. King

David G. Hobbs

Gary W. Herrema

COMMITTED TO CUSTOMERS

Ridership was up slightly over the last fiscal year, perhaps a sign that economic pressures were beginning to ease. But the lessons of financial constraint have left their mark on our organization in our commitment to make the needs of the marketplace our first priority at all times.

At the year's outset, we knew that to meet market needs we must be more customer-driven than ever before; we must take steps to attract more people to our service; we had a vision to progress toward becoming a service fully accessible to all.

We strove for these achievements by looking at ourselves and identifying ways to improve. Our customer service initiative gathered full steam this year and has earned results; ridership increased overall; we are now well on the way to making our service accessible to those with mobility disabilities.

But the challenges of the future loom ahead. As the demands of today's communities become greater, so does our need to respond to customer needs, always within fiscal constraints. Our mission statement sums up our philosophy: *GO Transit's mission is to excel in the delivery – by skilled and dedicated employees – of transportation services that address the needs of our customers in a safe, effective and efficient manner.*

The proof of our commitment to this statement is in our actions and our results, as documented in these pages. I believe we can be proud of our achievements in 1993-94.

NOUS SOMMES ENGAGÉS ENVERS NOS CLIENTS

L'achalandage a légèrement augmenté durant l'exercice dernier, signe peut-être que les pressions économiques commençaient à s'estomper. Mais la contrainte financière a servi de leçon à notre entreprise : nous devons nous engager à faire des besoins du marché notre priorité en tout temps.

Dès le début de l'exercice, nous savions que, afin de satisfaire les besoins du marché, nous devions penser d'abord à la clientèle plus que jamais; nous devions prendre des mesures pour attirer plus de gens vers nos services; nous avions comme objectif de devenir un service entièrement accessible à tous.

Nous nous sommes efforcés à y réussir en examinant nos services et en identifiant des moyens de les améliorer. Notre initiative visant le service à la clientèle va de l'avant à plein régime et elle a procuré des résultats : l'achalandage global a augmenté; nous sommes maintenant sur la bonne voie pour rendre notre service accessible aux personnes éprouvant des difficultés motrices.

Toutefois, les défis de l'avenir se dessinent. Au fur et à mesure que les demandes des communautés d'aujourd'hui augmentent, il en va de même de notre besoin de satisfaire les besoins des clients, toujours à l'intérieur de contraintes financières. Notre énoncé de mission résume notre philosophie : «*Le mandat du Réseau GO est d'exceller, grâce à des employés compétents et dévoués, dans la prestation de services de transport qui satisfont aux besoins de nos clients, d'une manière sécuritaire et efficace.*»

Nos actions et nos résultats, présentés dans ce rapport, font preuve de notre engagement envers cet énoncé. Je crois que nous pouvons être fiers de nos réussites en 1993-1994.





Station attendant Maureen Amodio at busy Yorkdale Bus Terminal, where GO Buses connect with city transit and an adjacent shopping centre

Maureen Amodio, employée au terminus d'autobus achalandé de Yorkdale où les autobus GO correspondent avec le réseau de la ville situé près d'un centre commercial

PERFORMANCE

Ridership solid in uncertain times

With the grip of a recessionary economy still at Ontario's throat in 1993, and our ridership tightly tied to employment rates in the central metropolitan area of Toronto, we faced the prospect of a dwindling workforce in need of transportation from home to jobs in the downtown core, the mainstay of our customer base.

In addition to a shrinking market, the spectre of impending Provincial legislation requiring expenditure cutbacks rose. We were forced to curtail service, a move that we attempted to avoid but could not and still comply with a \$6.5-million decrease in our operating budget.

Our planners looked long and hard for the best way to accommodate the Province's new scheme, while affecting the least number of GO customers. Train service to Barrie, Acton, and Guelph, launched in the fall of 1990, was discontinued; the station terminus is now Bradford on the north route, and Georgetown on the northwest line. But the service cutbacks on our Lakeshore train lines were feared to be the most damaging to our ridership. Rush-hour service remained intact, but at other times, train trips to Whitby in the east and Burlington in the west were shortened, terminating at Pickering and Oakville. Passengers were offered bus connections to the outlying stations to offset the loss of train service. Still, our planners watched carefully for indications of ridership shifts in response to the adjustments.

But in spite of an apparently declining market, tough economic times, and service cuts, ridership on the service held its own. We recorded 34,862,000 passenger boardings on our system in 1993-94 – 25,938,000 on the trains and 8,924,000 on the buses. Increases in boardings on the Lakeshore and Milton corridors reflected not only continuing growth in ridership on these services but also the additional transfers caused by reduced rail service on the Lakeshore.

Although the increases were moderated by ridership losses exceeding 5% on the Georgetown and Bradford lines, rail system boardings still increased overall by 2.5%.

The effects of two sets of bus service cutbacks, one in July and a second two months later, were offset by some gains, resulting in a relatively small 2.4% year-over-year bus ridership decline. Our Uxbridge service was reduced, and Bolton service discontinued in September, leaving 34% and 59% drops in passengers carried for the year. But there was a marked increase on the Oshawa bus route, probably in response to reductions in off-peak train service to Whitby.

In addition to service cutbacks, we had to lay off staff, perhaps the most stinging of losses, and another challenge to meet in attempting to keep our customers satisfied and maintain ridership numbers. Our positive performance indicates we succeeded.

A look at some performance comparisons seems to confirm it. GO service has maintained its modest growth in the face of significant loss of customers for the majority of Ontario transit systems in 1992-93 (see graph page 15), and the latest available ridership comparisons with other transit systems show we fare well. Only four major North American systems carry more passengers than GO (see graph page 15); based on a comparison with U.S. statistics, our rail service's ratio of revenue taken in to cost of

Train and bus service cutbacks were put into effect in July, and bus service was further reduced in September, to meet budget restraints.

operation is among the highest in North America, and our net operating cost per passenger is among the lowest on the continent.

Still, providing an efficient, economical service to customers is only half the job. The other half is telling people about it. This year we stepped up our marketing efforts to make more potential customers aware of GO and its benefits, from research to an ongoing radio campaign featuring humorous characters that are becoming well-known as our on-air representatives.

Rounding out our performance this year were some proud moments: The Ontario Motor Coach Association named a GO Bus driver its driver of the year for 38 years of accident-free driving; and GO received the safe driving award from the Canadian Urban Transit Association in May.

Such high-calibre employees can only help us maintain and improve our performance. Our focus now is on keeping current passengers satisfied and working to entice non-riders away from the automobile to a service that is comfortable, economical, convenient, and whose people care about customers – GO Transit.

IMPROVEMENTS

New benefits for customers

Our customer service initiative took a giant step forward this fiscal year. The program, set up to find ways to raise our level of customer service, focused on communication, training, and research. We started with our own internal communication, and training our employees to be part of an organization dedicated to its customers.

The Transit Ambassador program, already in place for bus drivers, will be taken by every front-line staff member. Concrete measures were taken to open channels of communication among staff, and between staff and customers. And redoubled efforts to conduct research in the field have increased our ability to identify customer needs and respond to them.

New ways to make our organization economically efficient were a focus during the year, and every resource was examined, including our equipment. Under the direction of the

Province, we negotiated a sale and saleback of our rolling stock, a move that generated immediate Provincial cash flow. We will effectively "buy back" our equipment at negotiated instalment payments. And 80 of our single-level railcars were sold to the Province of Quebec for new services it's planning for the Montreal area.

We implemented improvements that directly benefit our passengers, both on the train and bus and in the station. Our companion pass program, which allows monthly pass holders to bring a companion on the GO service for free on weekends and most statutory holidays, was made a permanent feature. For energy-conserving passengers who travel by train and bicycle, GO now permits bikes to be brought on some trains. All trains on weekends and statutory holidays are included, as well as weekday trains running at hours other than the peak rush periods.

Union Station is the hub of our rail network and our most popular passenger destination. At least 90% of our daily rail riders go through our public concourse, over 40,000 people each rush-hour period. Given these statistics, the importance of the station as a resource for customers was underlined in our planning this year. As a result, a new customer service centre was well into the planning stages at year's end, with construction about to begin. Scheduled to open in mid-1994, the centre is conceived as an information counter and assistance centre for our passengers, and will be located in a prominent area of our Union Station concourse.

By definition, we see "improvements" as increased benefits to our customers. And the first step in providing improvements is to communicate with our patrons. We have done that with renewed enthusiasm this year, and will continue to do so with the goal of supplying our customers with the service they need, and deserve.

PROGRESSIONS

Long-term goals on track

We continued upgrading our rail fleet to ensure reliability and service quality. This fiscal

- year we took delivery of three of the seven F59PH locomotives ordered earlier in 1993. The remaining deliveries will bring our fleet total to 49. And by year's end we had finished retrofitting 42 railcars in preparation for introduction of accessible service in September 1994. We announced this year that three main

Restoration of the former TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo) railway station building began. The TH&B is an important part of Hamilton area history, and the structure has been designated a heritage building.

- train stations will be accessible to passengers using wheelchairs and other mobility devices in September. Our railcars were retrofitted to allow use of a ramped mini-platform and portable bridge for fully independent access. All Lakeshore trains served by Oakville, Pickering, and Union Station will be accessible to passengers without need for reservations. Up to 13 more stations are slated to become accessible in the next fiscal year.

We continued to progress toward the Province's objective of an integrated transit service for the people of Ontario. In the Greater Toronto Area, we have for many years successfully sustained a fare integration program that allows passengers on many municipal transit systems to ride to their GO Train station free or at a substantial discount simply by showing the local driver a valid GO pass or ticket. Fiscal constraints this year threatened to jeopardize the program, but, with assistance from the Province, we were able to maintain it. Riders on transit systems in Burlington, Oakville, Markham, Barrie, Brampton, Milton, Richmond Hill, Vaughan, Pickering, Ajax, Whitby, Mississauga, and Hamilton can take advantage of the program. The Province's Twin Pass program also continued in fiscal 1993-94. Passengers buying both a GO and TTC (Toronto Transit Commission) adult monthly pass receive a \$20 discount on the combined price of the passes.

We also played a major role in the Provincial Transit Integration Task Force, which consisted of representatives from transit authorities and municipalities in our service area. The task force succeeded in introducing an amalgamated transit map, and will continue to work for integrated fares, service, and communications in the coming year.

Our passengers were on the move this year, taking nearly 35 million trips on our system. So were our trains. In response to the devastating California earthquake in January which destroyed major highways and roads, we leased 25 bi-level railcars to the Los Angeles area's Metrolink system. The GO railcars made the trip south to help the L.A. system in its bid to meet its sudden new ridership demands.

GO has always been intrinsically "green". One 10-car GO Train can carry the equivalent of more than 1,200 exhaust-emitting cars on the road. One bus can replace 40 cars. But we have also taken measures to actively support the environment in all aspects of our service. Our fare integration program encourages passengers to take local transit along with GO services, taking cars off the road. We also offer preferred parking privileges to passengers who carpool to five stations, including the addition of Richmond Hill station this year.

Our commitment to the environment is most visible at our Burlington station. Under the Province's initiatives to encourage methods of development that help protect the environment, both for the present and the future, expansion of our parking lot at Burlington station has been tailored to please the surroundings and the people using it. The site of trees, shrubs, and ponds with vegetation to cleanse water run-off, the parking lot demonstrates our leadership in developing eco-friendly facilities.

Energy conservation was also high among our priorities this year. We took specific measures to reduce our consumption of electricity, and received recognition from Ontario Hydro for our successes. We found a way to use less hydro to operate our wayside power connections, which keep out-of-service train engines warmed up and ready for service. Our engineers developed a



Conductor Bob Arsenault
announcing train's
departure to passengers

Le chauffeur Bob Arsenault
annonçant aux passagers
le départ du train

computer-controlled system to automatically regulate the power required. As a result, wayside energy costs were reduced 32%. Financial investment in the program is expected to be recouped in the next two years. And an energy-efficient retrofit of the lighting in our public concourse at Toronto's Union Station cut power demand in half without affecting light intensity. Ontario Hydro recognized our efforts in these two initiatives – and awarded us a cash incentive of some \$193,000.

As we look to the future, we will continue to advance toward our long-term goals to become a service accessible to all; to encourage transit use by being part of an integrated service that is easy to use; and to respond to current and future customers' needs with a service that is efficient, dependable, and economical.

PROJECTIONS

Building for the future now

Meeting the future needs of the Greater Toronto Area must be our priority now. With decreased road capacity and the continued trend toward community and business growth in all corners of the GTA, GO service will be integral to the area's vitality.

In Hamilton, we're looking ahead to opening our new GO centre, a downtown terminus for

In July passengers were asked to pay an average of 2% more for their GO fare. No single-ride fare rose more than 10 cents or 4%.

both bus and rail service in the area. Restoration of a historical Hamilton landmark, the TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo) railway station building, began in January 1994. Its 1930's architectural styling will be incorporated into a modern facility that will be an arrival and

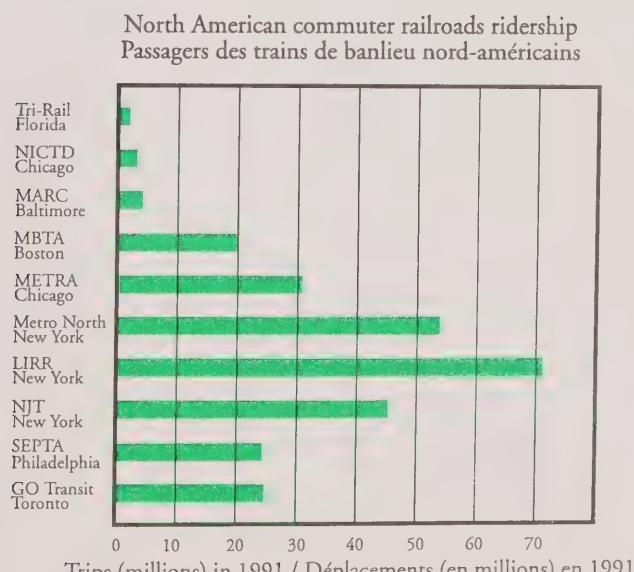
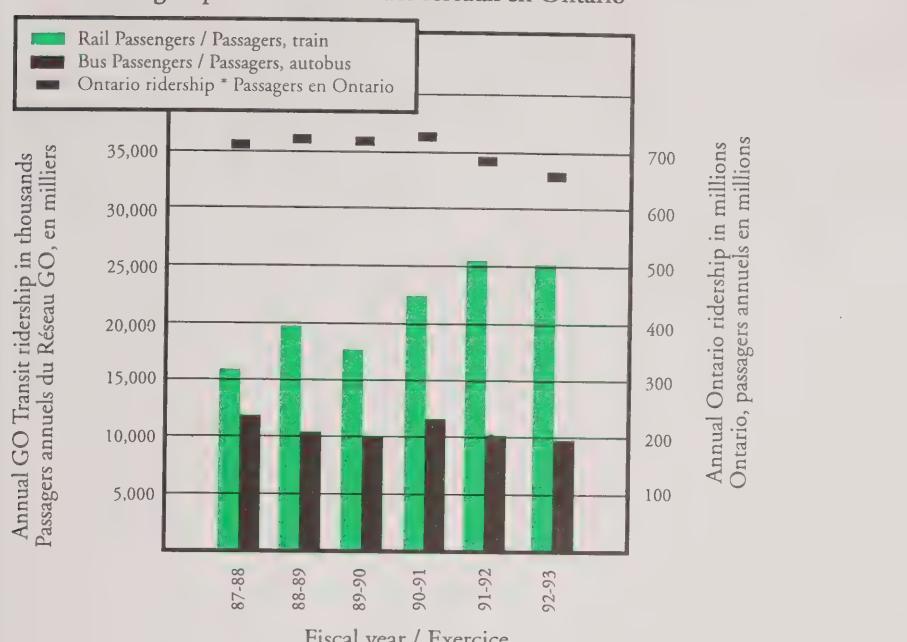
departure point for thousands of area residents. The Hamilton GO Centre is scheduled to open in September 1995. Longer-range plans call for increased service to and from Hamilton, both rush-hour and off-peak, to as many as 10 trains per day each way. This year, work progressed on the upgrading of existing track and signalling systems to make way for the future expansion.

Looking eastward, preparations continued for expansion of Oshawa train service from the present one train per day each way. Beginning in December 1994, Lakeshore East rush-hour service will be extended from Whitby to Oshawa. Work on the building of two new tracks to accommodate the service continued this year and will be complete by that time.

At year's end we were in the environmental assessment stage of a number of important projects. Environmental assessments had been completed that would allow increased rush-hour and all-day rail service on the Georgetown, Richmond Hill, and Milton corridors. We had also submitted an environmental assessment report for the extension of all-day GO Train service through to the eastern end of Oshawa, including two new stations. New stations are also being planned for the proposed York City Centre on the Georgetown line, and for Kennedy on the Stouffville line, both of which, in keeping with our dedication to transit integration, will connect with TTC subway services. And we have begun the environmental assessment process for a new track west of Port Credit station that would allow more rush-hour service on the Lakeshore West line.

Our network of services must be maintained and strengthened in order to meet the demands of the future Greater Toronto Area and its population. But within these plans will be incorporated the proviso that customers, present and future, will be offered good value for money. We will continue to look for ways to increase productivity while holding the line on operating costs.

Providing an efficient and effective alternative to the automobile for the constantly changing needs of the people in the areas we serve is our goal. With continued Provincial support, that goal is within our grasp.



RÉSULTATS

L'achalandage se maintient, malgré des temps incertains

L'Ontario étant toujours aux prises avec une économie en récession en 1993 et notre achalandage étant étroitement lié au taux d'emploi dans la région du centre-ville de Toronto, nous avons dû composer avec une diminution du nombre de travailleurs nécessitant des services de transport entre leur résidence et leur lieu de travail au coeur du centre-ville, le point d'appui de notre base de clients.

En plus d'un marché décroissant, le spectre d'une législation provinciale imminente nécessitant des coupures de dépenses s'est dressé. Nous avons dû réduire les services, mesure que nous avons tenté en vain d'éviter, tout en respectant une diminution de 6,5 M\$ dans notre budget d'exploitation.

Nos planificateurs ont longuement cherché le meilleur moyen de respecter le nouveau plan provincial, tout en touchant le moins de clients du Réseau GO que possible. Le service ferroviaire vers Barrie, Acton et Guelph, inauguré à l'automne 1990, a été interrompu; le terminus est maintenant la station de Bradford, sur le tronçon nord et celle de Georgetown, sur le tronçon nord-ouest. Cependant, nous avions craint que les coupures de service sur la ligne Lakeshore soient les plus nuisibles à l'achalandage. Les services aux heures de pointe sont demeurés les mêmes, mais durant les heures creuses, les parcours en train vers Whitby, à l'est, et vers Burlington, à l'ouest, ont été raccourci, se terminant à Pickering et à Oakville. Des services d'autobus assurant la

liaison vers les stations périphériques ont été offerts aux passagers, afin de compenser la perte du service de trains. Néanmoins, nos planificateurs étaient toujours attentifs aux indices de mouvements dans l'achalandage, en réaction aux modifications.

Malgré un marché apparemment en baisse, une période économique difficile et des services réduits, l'achalandage s'est maintenu. Nous avons compté 34 862 000 embarquements de passagers dans notre réseau en 1993-1994; 25 938 000 sur les trains et 8 924 000 sur les autobus. L'augmentation des embarquements sur les trajets Lakeshore et Milton découle de la croissance continue de l'achalandage sur ces services, mais également des transferts additionnels par suite de la diminution des services de trains sur la ligne Lakeshore. Bien que les hausses aient été tempérées par une diminution de plus de 5 % de l'achalandage sur les lignes Georgetown et Bradford, les embarquements sur les trains ont augmenté globalement de 2,5 %.

Les effets de deux réductions de services d'autobus, une en juillet et l'autre deux mois plus tard, ont été quelque peu compensés par certains gains, de sorte que la diminution de l'achalandage en glissement annuel des services d'autobus a été relativement minime, soit de 2,4 %. En septembre, nous avons réduit nos services vers Uxbridge, et annulé celui vers Bolton. Par conséquent, le nombre de passagers transportés durant l'exercice a fléchi de 24 % et de 59 %. Toutefois, le trajet d'autobus d'Oshawa a enregistré une augmentation marquée, probablement par suite de la réduction des services de trains vers Whitby durant les heures creuses.

En plus de procéder à des réductions de services, nous avons dû effectuer des mises à pied. Il s'agissait là sans doute de la perte la plus pénible et d'un autre défi à relever afin de tenter de maintenir la satisfaction de la clientèle et le

Les réductions de service d'autobus et de train sont entrées en vigueur en juillet. En raison des restrictions budgétaires, le service d'autobus a subi d'autres coupures en septembre.

niveau d'achalandage. Nos résultats positifs constituent la preuve que nous avons réussi.

Un examen des résultats des autres réseaux de transport semble confirmer notre succès. Les services de GO ont maintenu une modeste croissance, alors que la majorité des autres réseaux de transport en commun en Ontario ont perdu énormément de clients en 1992-1993 (voir le graphique à la page 15). Selon les plus récentes comparaisons disponibles avec les autres réseaux de transport en commun, nous nous en sommes bien tirés. Seulement quatre grands réseaux nord-américains de transport en commun voyagent plus de passagers que GO (voir le graphique à la page 15); selon une comparaison avec les statistiques américaines, le ratio des revenus de notre service de trains par rapport aux frais d'exploitation se situe parmi les plus élevés en Amérique du Nord et le montant net de nos frais d'exploitation par passager est parmi les moins élevés du continent.

Toutefois, fournir un service efficace et économique aux passagers ne constitue que la moitié de la tâche. L'autre moitié consiste à le faire savoir aux gens. Durant l'exercice, nous avons intensifié nos efforts de commercialisation afin de faire connaître le Réseau GO et ses avantages à un plus grand nombre de clients éventuels. Ces mesures ont varié des activités de recherche aux campagnes publicitaires continues à la radio mettant en vedette des personnages humoristiques qui sont parvenus à une certaine notoriété à titre de nos représentants sur les ondes.

Des moments de fierté sont venus couronner nos résultats pour l'exercice : un des conducteurs d'autobus de GO a été nommé conducteur de l'année par l'Ontario Motor Coach Association, en reconnaissance de ses 38 ans de conduite sans accident. De plus, le Réseau GO a reçu en mai le prix de la conduite sécuritaire de l'Association canadienne du transport urbain.

Des employés d'un si haut calibre ne peuvent que nous aider à conserver et à améliorer nos résultats. Notre priorité est de maintenir la satisfaction de la clientèle et d'inciter les non-passagers à délaisser les déplacements en

automobile en faveur d'un service plus confortable, économique, commode, et où les employés se soucient des clients : le Réseau GO.

AMÉLIORATIONS

Nouveaux avantages pour les clients

Durant l'exercice, notre initiative de service à la clientèle a fait un pas de géant. Le programme, établi afin de trouver des moyens d'augmenter la qualité du service à la clientèle, porte surtout sur la communication, la formation et la recherche. Nous avons commencé en améliorant la communication à l'intérieur du Réseau et en formant nos employés à faire partie d'une entreprise dévouée à ses clients.

Le programme Ambassadeur, déjà en place pour les conducteurs d'autobus, s'appliquera à chaque membre du personnel en contact direct avec la clientèle. Des mesures concrètes ont été prises afin d'ouvrir les réseaux de communication entre les employés et entre les employés et les clients. Les efforts redoublés visant à effectuer des enquêtes parmi les clients nous ont permis d'augmenter notre capacité à identifier les besoins de la clientèle et à y réagir.

Durant l'exercice, nous avons accordé une attention particulière aux moyens de rendre l'entreprise efficace du point de vue économique et nous avons examiné chaque ressource, y compris notre matériel. Sous la direction de la province, nous avons négocié un contrat de cession-bail visant notre matériel roulant, mesure qui a procuré une rentrée nette de fonds immédiate de la province. En réalité, nous rachèterons notre matériel par voie de paiements de versements négociés. De plus, 80 de nos voitures-coach à un étage ont été vendues à la province de Québec en vue de nouveaux services prévus pour la région de Montréal.

Nous avons apporté des modifications qui profitent directement à nos passagers, tant aux trains et aux autobus qu'aux stations. Notre programme de la «carte ami», qui permet aux

porteurs de cartes mensuelles d'utiliser avec un invité, gratuitement, les services GO le samedi, le dimanche et la plupart des jours fériés, est devenu permanent. GO permet maintenant aux passagers qui, par souci de conserver l'énergie, voyagent par train et en bicyclette, de transporter leur bicyclette sur certains trains. Cette offre est

La rénovation de l'ancienne gare ferroviaire TH&B (Toronto, Hamilton et Buffalo) a commencé. La gare TH&B est un chapitre important de l'histoire de la région de Hamilton et la structure de l'immeuble en fait un édifice du patrimoine.

valable pour tous les trains circulant le samedi, le dimanche et les jours fériés, ainsi que la semaine en dehors des heures de pointe.

La station Union est la plaque tournante de notre réseau ferroviaire et la destination la plus populaire pour nos passagers. Au moins 90 % des passagers quotidiens sur nos trains traversent le hall, soit plus de 40 000 personnes durant chaque période de pointe. Vu ces statistiques, l'importance de la station à titre de ressource pour les clients a été soulignée dans le cadre de notre planification pour l'exercice. Par conséquent, la planification d'un nouveau centre de service à la clientèle était en bonne voie à la fin de l'exercice, et la construction devrait commencer sous peu. Le centre, qui est prévu ouvrir ses portes à la mi-1994, est conçu à titre de comptoir de renseignements et de centre d'aide pour nos passagers. Il sera situé dans un endroit bien en vue dans le carrefour de la station Union.

Par définition, nous considérons que les «améliorations» sont des avantages accrus pour nos clients. La première étape à franchir pour assurer ces améliorations est la communication avec nos clients. Durant l'exercice, nous l'avons fait avec un enthousiasme renouvelé, et nous

continuerons de le faire afin de fournir à nos clients le service dont ils ont besoin, et qu'ils méritent.

PROGRÈS

Objectifs à long terme sur la bonne voie

Nous avons poursuivi la modernisation de notre parc ferroviaire afin d'en assurer la fiabilité et la qualité du service. Durant l'exercice, nous avons pris possession de trois des sept locomotives F59PH commandées plus tôt en 1993. Après la livraison des autres locomotives, notre parc en comptera 49. À la fin de l'exercice, nous avions terminé la modification de 42 voitures-coach en vue de la mise en place du service accessible en septembre 1994. Durant l'exercice, nous avons annoncé que trois des principales stations ferroviaires seront accessibles en septembre 1994 aux passagers utilisant des fauteuils roulants et d'autres appareils ambulatoires. Nos voitures-coach ont été modifiées afin de permettre l'utilisation d'une petite plate-forme et d'un pont pour un accès entièrement autonome. Tous les trains de la ligne Lakeshore desservant les stations Oakville, Pickering et Union seront accessibles aux passagers, sans que ces derniers doivent réserver une place. Il est prévu que jusqu'à treize autres stations seront ainsi rendues accessibles durant le prochain exercice.

Nous avons accompli d'autres progrès en vue de l'objectif de la province visant un service de transport en commun intégré pour les résidents de l'Ontario. Dans la région du Grand Toronto, nous maintenons depuis plusieurs années un programme d'intégration des tarifs, selon lequel les passagers de nombreux réseaux de transport en commun peuvent voyager vers la station de trains GO gratuitement ou en profitant d'un escompte important tout simplement en montrant à leur conducteur local une carte ou un billet GO valide. Les contraintes financières de l'exercice ont menacé de compromettre le programme, mais grâce à l'aide de la province, nous avons réussi à

le conserver. Les passagers des réseaux de transport en commun de Burlington, d'Oakville, de Markham, de Barrie, de Brampton, de Milton, de Richmond Hill, de Vaughan, de Pickering, d'Ajax, de Whitby, de Mississauga et de Hamilton peuvent profiter de ce programme. Le programme provincial de carte jumelée s'est également poursuivi durant l'exercice 1993-1994. Les passagers achetant une carte mensuelle d'adulte du Réseau GO et de la TTC (Toronto Transit Commission) profitent d'une réduction de 20 \$ du prix combiné de ces cartes.

Nous avons aussi joué un rôle important dans le Groupe de travail sur l'intégration des transports en commun de la province, qui est composé de représentants des autorités des transports en commun et des municipalités comprises dans notre sphère d'activité. Le groupe de travail a réussi à instaurer une carte unifiée des transports en commun et il poursuivra son travail sur des tarifs, des services et des communications intégrés durant la prochaine année.

Nos passagers ont beaucoup voyagé durant l'exercice : près de 35 millions de déplacements se sont faits sur notre réseau. Mais nos trains aussi ont voyagé. Par suite du séisme dévastateur survenu en janvier en Californie, nous avons loué 25 voitures-coach au réseau Metrolink de Los Angeles. Les voitures-coach de GO ont fait le voyage dans le sud afin d'aider le réseau de L.A. à respecter l'engagement qu'il avait pris de satisfaire à la demande découlant du nouvel achalandage soudain.

Le Réseau GO a toujours été intrinsèquement «vert». Un train GO de dix voitures peut transporter le même nombre de passagers que plus de 1 200 automobiles émettant des gaz d'échappement. Un autobus peut remplacer 40 automobiles. Néanmoins, nous avons pris des mesures pour appuyer activement l'environnement dans tous les aspects de notre service. Notre programme d'intégration des tarifs incite les passagers à utiliser le transport en commun local de concert avec les services de GO, réduisant ainsi le nombre d'automobiles circulant sur les routes.

Nous offrons également des priviléges de stationnement aux passagers qui font du covoiturage vers cinq stations, y compris la station Richmond Hill ajoutée durant l'exercice.

Notre engagement envers l'environnement est le plus visible à la station Burlington. En vertu de l'initiative provinciale visant à encourager des méthodes d'aménagement aidant à protéger l'environnement, tant pour le présent que pour l'avenir, l'agrandissement de notre terrain de stationnement de la station Burlington a été élaboré afin d'être agréable pour le voisinage et les personnes qui l'utilisent. Le terrain de stationnement, planté d'arbres et d'arbustes, et où sont aménagés des étangs avec végétation afin de nettoyer les eaux d'écoulement, est la preuve de notre leadership à aménager des installations sans danger pour l'environnement.

L'économie d'énergie a également constitué une de nos priorités durant l'exercice. Nous avons pris des mesures précises pour réduire notre consommation d'électricité et Ontario Hydro nous a félicités de notre réussite. Nous avons trouvé des moyens de consommer moins d'énergie pour faire fonctionner nos raccordements électriques le long de la voie qui maintiennent les locomotives en attente prêtes à être mises en service. Nos ingénieurs ont mis au point un système contrôlé par ordinateur qui régularise automatiquement l'énergie nécessaire. Par conséquent, les frais d'énergie le long des voies ont été réduits de 32 %. Il est prévu que l'investissement financier dans le programme sera recouvré durant les deux prochains exercices. Un aménagement économe d'énergie de l'éclairage du hall de la station Union à Toronto a permis de réduire de moitié la demande d'électricité, sans diminuer l'intensité lumineuse. Ontario Hydro a reconnu les efforts que nous avons déployés dans le cadre de ces deux initiatives et elle nous a remis un prix de quelque 193 000 \$.

En nous tournant vers l'avenir, nous continuerons à progresser vers nos objectifs à long terme, soit de devenir un service accessible à tous; d'encourager l'utilisation du transport en



At the wheel: bus driver
Vandy Robertson on the go
between Newmarket and
Toronto

Au volant : le chauffeur
d'autobus Vandy Robertson
faisant le trajet entre
Newmarket et Toronto

commun en faisant partie d'un service intégré facile à utiliser; et de satisfaire les besoins actuels et futurs des clients grâce à un service efficace, fiable et économique.

PRÉVISIONS

Bâtir l'avenir maintenant

Nous devons maintenant accorder la priorité à satisfaire les besoins futurs de la région du Grand Toronto. Étant donné la capacité réduite des routes et la tendance persistante vers la croissance des communautés et des entreprises dans toutes les parties de la région du Grand Toronto, le service GO sera une partie intégrante de la vitalité de la région.

Nous attendons avec impatience l'ouverture d'un nouveau centre GO à Hamilton, qui sera un terminus d'autobus et de trains dans la région. La rénovation d'un immeuble historique de Hamilton, la gare ferroviaire TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo) a débuté en janvier 1994. Le style architectural des années 1930 sera intégré dans une installation moderne qui constituera le point de départ et d'arrivée de milliers de résidents de la région. Il est prévu que le Centre GO de Hamilton ouvrira ses portes en septembre 1995. Selon des plans à plus long terme, le service vers Hamilton et en provenance de cette ville sera accru, tant durant les heures de pointe que les heures creuses, jusqu'à dix trains circulant chaque jour. Durant l'exercice, les travaux de modernisation des voies et des systèmes de signalisation existants en vue de l'expansion future ont progressé.

Du côté est, les préparations se sont poursuivies pour l'accroissement du service ferroviaire d'Oshawa, qui compte actuellement un train par jour dans les deux sens. À compter de décembre 1994, le service sur le tronçon est de la ligne Lakeshore sera prolongé, durant les heures de pointe, de Whitby à Oshawa. Les travaux de construction de deux nouvelles voies visant à assurer le service se sont poursuivis durant l'exercice et ils seront terminés d'ici cette date.

À la fin de l'exercice, nous procédions à l'évaluation environnementale d'un certain

nombre d'importants projets. Nous avons terminé les évaluations environnementales par suite desquelles un service ferroviaire accru durant les heures de pointe et un service quotidien continu pourraient être mis en place sur les trajets de Georgetown, de Richmond Hill et de Milton. Nous avons également remis un rapport d'évaluation environnementale relatif au prolongement du service quotidien continu du train GO jusqu'à la frontière est d'Oshawa, y compris deux nouvelles stations. De nouvelles stations sont aussi prévues à York City Centre sur la ligne Georgetown, et à Kennedy, sur la ligne Strouffville. Ces deux ajouts, conformément à notre engagement envers un transport en commun intégré, assureront la liaison avec le service de métro de la TTC. En outre, nous avons entrepris des procédés d'évaluation environnementale relative à une nouvelle voie à l'ouest de la station Port Credit, qui permettrait un service accru aux heures de pointe sur le tronçon ouest de la ligne Lakeshore.

Notre réseau de services doit être maintenu et consolidé afin de satisfaire à la demande future de la

En juillet, les passagers ont dû payer en moyenne 2 % de plus pour les tarifs GO. Aucun tarif simple n'a été majoré de plus de 10 cents ou 4 %.

région du Grand Toronto et de ses résidents. Cependant, la condition que les clients, actuels et futurs, obtiendront de la valeur pour leur argent, sera incluse dans ces plans. Nous continuerons à chercher des moyens d'augmenter la productivité, tout en contrôlant les frais d'exploitation.

Notre objectif est d'offrir une solution de recharge efficace aux déplacements par automobile en réponse aux besoins en constante évolution des résidents des régions que nous desservons. Grâce à l'appui continu de la province, cet objectif est à notre portée.

FIVE-YEAR COMPARISONS

Subsidy

\$ millions

89-90	48.906
90-91	65.997
91-92	72.278
92-93	79.074
93-94	74.801

Operating subsidy, excluding amortization

Subvention

En millions de dollars

89-90	48,906
90-91	65,997
91-92	72,278
92-93	79,074
93-94	74,801

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subsidy per passenger

Dollars

89-90	1.42
90-91	1.85
91-92	2.04
92-93	2.30
93-94	2.15

Operating subsidy, excluding amortization

Subvention par passager

En dollars

89-90	1,42
90-91	1,85
91-92	2,04
92-93	2,30
93-94	2,15

Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Cost per passenger

Dollars

89-90	4.10
90-91	4.55
91-92	4.81
92-93	5.21
93-94	4.97

Operating cost, excluding amortization

Coût par passager

En dollars

89-90	4,10
90-91	4,55
91-92	4,81
92-93	5,21
93-94	4,97

Frais d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Cost recovery

Percentage of operating costs recovered through revenue

89-90	70.9
90-91	64,3
91-92	63,5
92-93	61,4
93-94	62,5

Fares reduced in January 1991 to compensate for goods and services tax

Recouvrement des coûts

Pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les revenus

89-90	70,9
90-91	64,3
91-92	63,5
92-93	61,4
93-94	62,5

Les tarifs ont été réduits en janvier 1991 en compensation de la taxe sur les produits et services

COMPARAISON QUINQUENNALE

Passenger boardings Millions

	Rail	Bus
89-90	23.953	10.195
90-91	24.985	10.428
91-92	25.116	10.005
92-93	25.309	8.927
93-94	25.938	8.715

Contract service excluded

System passenger boardings

Percentage change over
previous fiscal year

89-90	+11,9
90-91	+3,4
91-92	-0,4
92-93	-2,7
93-94	+1,2

Contract service excluded

Rail car fleet

Active at year end

89-90	262
90-91	294
91-92	331
92-93	331
93-94	331

Bus fleet

Active at year end

89-90	201
90-91	201
91-92	203
92-93	193
93-94	184

Embarquements de passagers En millions

	Train	Autobus
89-90	23.953	10.195
90-91	24.985	10.428
91-92	25.116	10.003
92-93	25.309	8.927
93-94	25.938	8.715

Exception faite des services assurés
en sous-traitance

Embarquements de passagers sur l'ensemble du réseau

Variation du pourcentage par rapport à l'exercice
précédent

89-90	+11,9
90-91	+3,4
91-92	-0,4
92-93	-2,7
93-94	+1,2

Exception faite des services assurés
en sous-traitance

Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin
de l'exercice

89-90	262
90-91	294
91-92	331
92-93	331
93-94	331

Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin
de l'exercice

89-90	201
90-91	201
91-92	203
92-93	193
93-94	184

STATISTICS

Corridor	Passengers carried (thousands)			Route kilometres operated (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1993-94	1992-93	% Change	1993-94	1992-93	1993-94	1992-93
Rail							
Lakeshore West*	10,429	10,011	+4.2	63	63	1,034	1,143
Milton	2,919	2,780	+5.0	50	50	207	207
Georgetown*	1,822	1,932	-5.7	47	78	93	109
Bradford*	374	395	-5.3	67	102	36	49
Richmond Hill	1,071	1,099	-2.5	34	34	108	108
Stouffville	440	449	-2.0	47	47	46	45
Lakeshore East*	8,883	8,643	+2.8	52	52	805	921
Total	25,938	25,309	+2.5	360	426	2,329	2,582
Bus							
Hamilton	1,388	1,367	+1.5	166	164	3,632	3,775
Milton	211	210	+0.5	116	115	530	502
Georgetown	1,204	1,202	+0.2	321	321	2,903	2,822
Bolton**	7	17	-58.8	—	64	35	106
Newmarket	4,104	4,411	-7.0	337	371	4,123	4,233
Uxbridge***	73	111	-34.2	124	172	295	399
Oshawa	1,728	1,609	+7.4	188	177	2,787	2,529
Total	8,715	8,927	-2.4	1,252	1,384	14,305	14,366
System subtotal	34,653	34,236	+1.2	1,612	1,810	16,634	16,948
Canada's Wonderland contract service	209	213	-1.9	29	29	285	311
System total	34,862	34,449	+1.2	1,641	1,839	16,919	17,259

* Service reduced July 1993

** Route discontinued; last day of service September 3, 1993

*** Downtown Toronto service discontinued; last day of service September 3, 1993

DONNÉES STATISTIQUES

Trajet	Nombre de voyageurs (en milliers)			Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1993-94	1992-93	Évolution, en pourcentage	1993-94	1992-93	1993-94	1992-93
Train							
Lakeshore ouest*	10 429	10 011	+4.2	63	63	1 034	1 143
Milton	2 919	2 780	+5.0	50	50	207	207
Georgetown*	1 822	1 932	-5.7	47	78	93	109
Bradford*	374	395	-5.3	67	102	36	49
Richmond Hill	1 071	1 099	-2.5	34	34	108	108
Stouffville	440	449	-2.0	47	47	46	45
Lakeshore est*	8 883	8 643	+2.8	52	52	805	921
Total	25 938	25 309	+2.5	360	426	2 329	2 582
Autobus							
Hamilton	1 388	1 367	+1.5	166	164	3 632	3 775
Milton	211	210	+0.5	116	115	530	502
Georgetown	1 204	1 202	+0.2	321	321	2 903	2 822
Bolton**	7	17	-58.8	—	64	35	106
Newmarket	4 104	4 411	-7.0	337	371	4 123	4 233
Uxbridge***	73	111	-34.2	124	172	295	399
Oshawa	1 728	1 609	-7.4	188	177	2 787	2 529
Total	8 715	8 927	-2.4	1 252	1 384	14 305	14 366
Total partiel, ensemble du réseau	34 653	34 236	+1.2	1 612	1 810	16 634	16 948
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	209	213	-1.9	29	29	285	311
Total, ensemble du réseau	34 862	34 449	-1.2	1 641	1 839	16 919	17 259

* Réduction du service en juillet 1993

** Itinéraire abandonné, dernier jour de service le 3 septembre 1993

*** Service interrompu au centre-ville de Toronto; dernier jour de service le 3 septembre 1993

OBJECTIVES

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

SERVICE AREA

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Municipality of Metropolitan Toronto.

BOARD

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

MINISTER

The Honourable Gilles Pouliot, Minister of Transportation

BOARD MEMBERS

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Gary W. Herrema, Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

Emil Kolb, Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Peter D. Pomeroy, Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks, Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Reg J. Whynott, Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

LA MISSION

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de:

concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

LA SPHÈRE D'ACTIVITÉ

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, et Hamilton-Wentworth, et la municipalité du Toronto métropolitain.

LE CONSEIL

Le conseil du Réseau GO compte sept membres le président du conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain.

Le conseil relève directement du ministre des Transports.

LE MINISTRE

L'honorable Gilles Pouliot, ministre des Transports

LES MEMBRES DU CONSEIL

David G. Hobbs, président du conseil

Eldred R. King, vice-président du conseil

Président du conseil de la municipalité régionale de York

Gary W. Herrema, président du conseil de la municipalité régionale de Durham

Emil Kolb, président du conseil de la municipalité régionale de Peel

Peter D. Pomeroy, président du conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

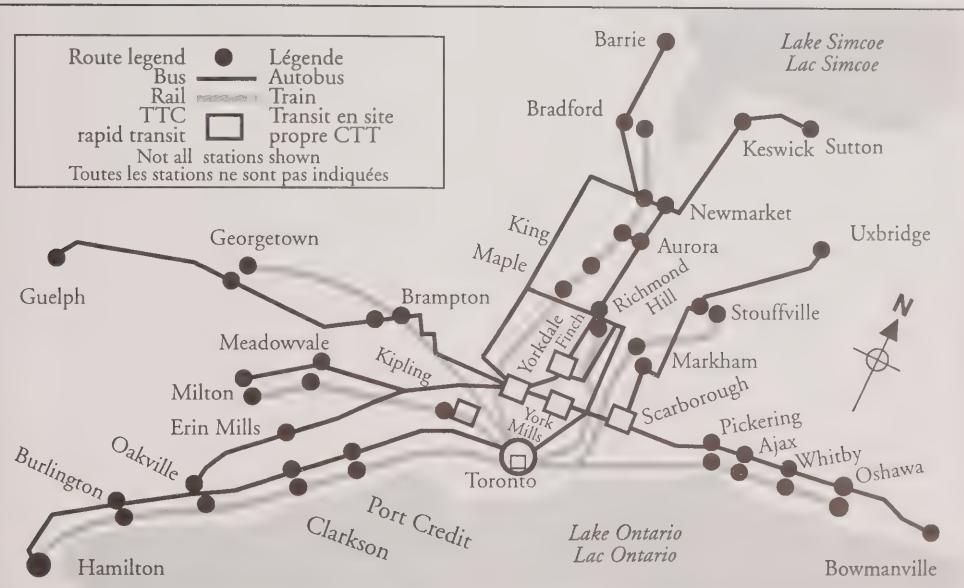
Reg J. Whynott, président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

OFFICERS & EXECUTIVE

*David G. Hobbs, Chairman
Eldred R. King, Vice-Chairman
Richard C. Ducharme, Managing Director
James A. Brown, Executive Director, Operations
Jean M. Norman, Director, Administration
Secretary to the Board
James M. Burwell, Director, Finance
Treasurer to the Board*

DIRIGEANTS ET CADRES SUPÉRIEURS

*David G. Hobbs, président du conseil
Eldred R. King, vice-président du conseil
Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation
James A. Brown, directeur administratif,
Service de l'exploitation
Jean M. Norman, directeur, Service de l'administration
Secrétaire du conseil
James M. Burwell, directeur, Service des finances
Trésorier du conseil*



The GO Train and GO Bus network at
March 31, 1994

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus
du Réseau GO au 31 mars 1994

MANAGEMENT'S RESPONSIBILITY FOR FINANCIAL STATEMENTS

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present. These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION RELATIVEMENT AUX ÉTATS FINANCIERS

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.

AUDITORS' REPORT

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1994 and the statements of equity, operations and deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1994 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au Vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1994 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1994, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand

Coopers & Lybrand

Toronto, Ontario June 3, 1994 Chartered Accountants Comptables agréés Toronto (Ontario) Le 3 juin 1994

Toronto Area Transit Operating Authority

BALANCE SHEET AS AT MARCH 31

(In thousands of dollars)

	Assets	1994	1993
Current assets			
Cash	\$ 11,492	\$ 8,570	
Accounts receivable	11,349	6,837	
Deposit with Canadian National Railway Company	9,163	10,407	
Due from the Province of Ontario	19,284	18,651	
Spare parts and supplies	1,503	1,719	
Prepaid expenses	940	789	
	53,731	46,973	
Other assets		707	1,598
Deposit on land purchase (note 2)		54,500	54,500
Capital assets			
Land	92,730	74,119	
Buildings and equipment (note 3)	569,991	566,881	
Leasehold improvements, net of accumulated amortization of \$3,248 (1992 - \$2,527)	11,184	5,952	
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$114,845 (1993 - \$99,859)	186,213	200,346	
Trackwork and installation, net of accumulated amortization of \$10,574 (1993 - \$8,272)	36,585	37,258	
Construction in progress	47	1,020	
GO Train Service Expansion Program	79,296	67,427	
Other			
	976,046	953,003	
	\$1,084,984	\$1,056,074	
Liabilities			
Current Liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	\$52,643	\$46,045	
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,795	2,526	
	54,438	48,571	
Long-term debt (note 4)		431,530	-
Equity			
Province of Ontario		599,016	1,007,503
		\$1,084,984	\$1,056,074

Signed on behalf of the Members,

David G. Hobbs

Chairman

Eldred R. King

Member

États financiers

Régie des transports en commun de la région de Toronto

BILAN AU 31 MARS

(en milliers de dollars)

	Actif	1994	1993
Actif à court terme			
Encaisse	11 492 \$	8 570 \$	
Comptes débiteurs	11 349	6 837	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	9 163	10 407	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	19 284	18 651	
Pièces de rechange et fournitures	1 503	1 719	
Frais payés d'avance	940	789	
	53 731	46 973	
Autres éléments d'actif	707	1 598	
Dépôt pour l'achat d'un terrain (note 2)	54 500	54 500	
Immobilisations			
Terrains	92 730	74 119	
Bâtiments et matériel (note 3)	569 991	566 881	
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 3 248 \$ (2 527 \$ en 1993)	11 184	5 952	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 114 845 \$ (99 859 \$ en 1993)	186 213	200 346	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 10 574 \$ (8 272 \$ en 1993)	36 585	37 258	
Travaux en cours			
Programme d'extension du service du Réseau GO	47	1 020	
Autres	79 296	67 427	
	976 046	953 003	
	1 084 984 \$	1 056 074 \$	
	Passif		
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges	52 643 \$	46 045 \$	
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	1 795	2 526	
	54 438	48 571	
Dette à long terme (note 4)	431 530	-	
	Avoir		
Province de l'Ontario	599 016	1 007 503	
	1 084 984 \$	1 056 074 \$	

Au nom des membres,

David G. Hobbs

Président du conseil

Eldred R. King

Membre du conseil

For the year ended March 31

STATEMENT OF EQUITY

(In thousands of dollars)

	1994	1993
Capital asset equity – beginning of year	\$ 953,003	\$ 928,571
Capital contribution from the Province of Ontario for capital assets	92,520	82,981
Less: Capital contribution transferred to 1994 operating subsidy	(5,000)	–
Amortization of capital contributions	(61,639)	(58,155)
Book value of assets disposed	(2,838)	(394)
Capital asset equity – end of year	976,046	953,003
Repayment of equity to the Province of Ontario	(431,530)	–
Equity contribution from the Province of Ontario		
for deposit on land purchase	54,500	54,500
Operating subsidy transferred from 1994 capital contribution	5,000	–
Deficit	(5,000)	–
Equity – end of year	\$ 599,016	\$ 1,007,503

For the year ended March 31

STATEMENT OF OPERATIONS AND DEFICIT

(In thousands of dollars)

	1994	1993
Revenue		
Passenger services		
Commuter revenue	\$ 89,838	\$ 91,623
Contract revenue	3,614	3,533
Sundry revenue (note 6)	3,521	4,486
Gain on sale of capital assets (note 3)	1,654	782
	98,627	100,424
Expenses		
Salaries and wages	42,529	45,259
Benefits	8,641	8,764
Transportation and communication	1,542	1,583
Services	20,057	22,420
Materials, supplies and utilities	20,697	22,896
Rail operations	79,962	78,576
	173,428	179,498
Loss from operations before amortization of capital assets	74,801	79,074
Amortization of capital assets	61,639	58,155
Loss from operations	136,440	137,229
Operating subsidy from the Province of Ontario including amortization	131,440	137,229
Loss for the year and deficit – end of year	\$ 5,000	\$ –

États financiers

Pour l'exercice terminé le 31 mars

AVOIR

(en milliers de dollars)

	1994	1993
Avoir en immobilisations au début de l'exercice	953 003 \$	928 571 \$
Apport de capital de la province de l'Ontario pour des immobilisations	92 520	82 981
Moins : Apport de capital viré à la subvention d'exploitation de 1994	(5 000)	—
Amortissement de l'apport de capital	(61 639)	(58 155)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(2 838)	(394)
Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice	976 046	953 003
Remboursement de capital à la province de l'Ontario	(431 530)	—
Apport de capital de la province de l'Ontario à l'égard d'un dépôt pour l'achat d'un terrain	54 500	54 500
Subvention d'exploitation virée de l'apport de capital de 1994	5 000	—
Déficit	(5 000)	—
Avoir à la fin de l'exercice	599 016 \$	1 007 503 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

RÉSULTATS D'EXPLOITATION ET DÉFICIT

(en milliers de dollars)

	1994	1993
Revenus		
Services aux passagers :		
Transport de banlieue	89 838 \$	91 623 \$
Revenus tirés de contrats	3 614	3 533
Revenus divers (note 6)	3 521	4 486
Gain à la vente d'immobilisations (note 3)	1 654	782
	98 627	100 424
Dépenses		
Salaires et charges sociales	42 529	45 259
Avantages	8 641	8 764
Transport et communication	1 542	1 583
Services	20 057	22 420
Matériel, fournitures et services publics	20 697	22 896
Exploitation des trains	79 962	78 576
	173 428	179 498
Perte d'exploitation avant l'amortissement des immobilisations	74 801	79 074
Amortissement des immobilisations	61 639	58 155
Perte d'exploitation	136 440	137 229
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement	131 440	137 229
Perte pour l'exercice et déficit à la fin de l'exercice	5 000 \$	— \$

For the year ended March 31

STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

(In thousands of dollars)

	1994	1993
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss from operations	\$(136,440)	\$(137,229)
Non-cash items -		
Amortization	61,639	58,155
Gain on sale of fixed assets	(1,654)	(782)
	(76,455)	(79,856)
Net change in non-cash working capital items	2,922	(116)
	(73,533)	(79,972)
Cash provided by (used in) investment activities		
Capital assets additions	(87,520)	(82,981)
Proceeds on capital assets disposals	4,492	1,176
	(83,028)	(81,805)
Cash provided by financing activities		
Increase in long-term debt	431,530	-
Province of Ontario -		
Operating subsidy	69,801	79,074
Capital contributions	92,520	82,981
Repayment to the Province of Ontario	(431,530)	-
Capital asset disposition	(2,838)	(394)
	159,483	161,661
Net increase (decrease) in cash	2,922	(116)
Cash – beginning of year	8,570	8,686
Cash – end of year	\$ 11,492	\$ 8,570

Pour l'exercice terminé le 31 mars

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE

(en milliers de dollars)

	1994	1993
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte d'exploitation	(136 440) \$	(137 229) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	61 639	58 155
Gain à la vente d'immobilisations	(1 654)	(782)
	(76 455)	(79 856)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	2 922	(116)
	(73 533)	(79 972)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(87 520)	(82 981)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	4 492	1 176
	(83 028)	(81 805)
Liquidités provenant des activités de financement		
Augmentation de la dette à long terme	431 530	–
Province de l'Ontario :		
Subvention d'exploitation	69 801	79 074
Apport de capital	92 520	82 981
Remboursement à la province de l'Ontario	(431 530)	–
Aliénation d'immobilisations	(2 838)	(394)
	159 483	161 661
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	2 922	(116)
Encaisse au début de l'exercice	8 570	8 686
Encaisse à la fin de l'exercice	11 492 \$	8 570 \$

For the year ended March 31, 1994

NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment

Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotive overhauls	5 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry - Furniture and fixtures	12 years
- Other	3 - 5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets.

(e) Foreign currency translation

Long-term monetary liabilities are translated to Canadian dollars at rates of exchange in effect at the end of the period. Unrealized exchange gains or losses arising on translation are deferred and amortized over the remaining terms of the liabilities.

2. Deposit on land purchase

On April 9, 1991, the Authority entered into an agreement to acquire the Danforth Rail Yards from Canadian National Railways for \$54,500. The funds are held in trust pending an environmental assessment review. The trust bears interest to the benefit of the vendor.

3. Buildings and equipment

		1994	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$143,038	\$ 37,830	\$105,208
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	122,543	32,499	90,044
Other railway rolling stock	419,231	111,735	307,496
Buses	43,508	20,727	22,781
Parking lots	43,101	10,056	33,045
Sundry	36,003	24,586	11,417
	\$807,424	\$237,433	\$569,991
		1993	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$114,655	\$30,467	\$84,188
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	124,864	26,620	98,244
Uni-level coaches	21,589	21,589	-
Other railway rolling stock	415,351	94,199	321,152
Buses	44,726	18,770	25,956
Parking lots	33,471	7,904	25,567
Sundry	31,209	19,435	11,774
	\$785,865	\$218,984	\$566,881

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1994 was \$1,834 (1993 - \$1,602).

Management curtailed certain operations during the year and the recoverability of the related capital assets was concluded to be impaired. Accordingly, a full provision for the book value of these assets of \$1,819 was charged to operations during the year by offsetting gain on sale of capital assets.

Long-term debt

At the request of the Ontario Minister of Finance, the Authority entered into a financing transaction on March 31, 1994. Under the terms of the transaction, substantially all the locomotives and bi-level cars were sold for \$431,530 (U.S. \$311,867) and immediately repurchased from the same counterparty at the same price under a conditional sales contract maturing on July 1, 2006. The proceeds from the sales were returned to the Province of Ontario net of transaction costs of \$4,271. The transaction has been accounted for as a collateralized financing. The debt of \$431,530 is collateralized by the locomotives and bi-level cars. The Authority retains the right to use the locomotives and bi-level cars, and is liable for maintenance and all other associated obligations. The Authority cannot lease or sell the locomotives and bi-level cars without the prior written consent of the counterparty to the debt obligation. In addition, the Authority is liable for any costs which reduce the other parties' return on the financing.

Under the agreement the Authority has agreed to repay the obligation and interest thereon over the next twelve years. The loan balances will also increase in certain periods.

Contract number	Maximum loan	Average interest rate %	Balance at March 31/94	Collateral
1	US\$ 14,487	7.27536	US\$ 14,206	Bi-level cabs & coaches
2	108,926	7.26143	106,089	Bi-level cabs & coaches
3	23,794	7.38419	23,361	Locomotives
4	70,319	7.28488	67,714	Bi-level cabs & coaches
5	60,702	7.36798	58,739	Bi-level coaches
6	41,926	7.39563	41,758	Locomotives
	US\$ 320,154		US\$ 311,867	
Translated to Canadian dollars at		1.3837		
			Cdn \$ 431,530	

The annual payments (borrowings) in US dollars the Authority is required to make over the next five years are as follows:

	Principal repay (borrow)	Interest	Total
1994 - 1995	US\$ 585	US\$ 17,149	US\$ 17,734
1995 - 1996	(1,654)	22,800	21,146
1996 - 1997	(2,052)	22,923	20,871
1997 - 1998	(1,708)	23,067	21,359
1998 - 1999	(1,397)	23,186	21,789
After March 31, 1999	318,093	171,070	489,163
	US\$311,867	US\$280,195	US\$592,062

Pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, between the Province and the Authority, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the above debt obligation and interest when payments fall due.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

	1994	1993
Interest income	\$ 501	\$ 566
Rentals – rolling stock	200	567
Rentals – space	1,640	1,500
Advertising revenue	516	515
Commissions – ticket sales	542	567
Other	1,085	771
Write-off of other assets	(963)	–
	\$3,521	\$4,486

7. Expenses

Of the total expenses \$157,753 (1993 - \$163,472) is targeted as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1994, total revenue amounted to \$98,627 (1993 - \$100,424) and represents a recovery of 62.5% (1993 - 61.4%) of the recoverable expenses.

8. Commitments**Leases**

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1994 - 1995	\$4,448
1995 - 1996	3,511
1996 - 1997	3,454
1997 - 1998	2,752
1998 - 1999	1,692
Thereafter	19,680
	\$35,537

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund established by the Province of Ontario. The Authority's share of contributions to the plan during the year was \$2,806 (1993 - \$2,792). This amount represents the total obligation of the Authority and is included as an expense in the Statement of Operations.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately thirty-six thousand dollars during the fiscal year (1993 - fifty-four thousand dollars).

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1994

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

(a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et du coût de remplacement.

(b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Révisions des locomotives	5 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

(c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

(d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

(e) Conversion des devises

Les éléments de passif à long terme sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou les pertes de change non matérialisés sont reportés et amortis sur la durée restante des éléments de passif.

2. Dépôt pour l'achat d'un terrain

Le 9 avril 1991, la Régie a conclu un accord en vue d'acquérir le triage Danforth auprès des Chemins de fer nationaux du Canada pour 54 500 \$. Les fonds sont détenus en fiducie et portent intérêt au profit du vendeur en attendant une évaluation environnementale.

3. Bâtiments et matériel

	1994		
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	143 038 \$	37 830 \$	105 208 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	122 543	32 499	90 044
Autre matériel roulant des chemins de fer	419 231	111 735	307 496
Autobus	43 508	20 727	22 781
Terrains de stationnement	43 101	10 056	33 045
Autres	36 003	24 586	11 417
	807 424 \$	237 433 \$	569 991 \$

	1993		
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	114 655 \$	30 467 \$	84 188 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	124 864	26 620	98 244
Voitures-coach à un étage	21 589	21 589	—
Autre matériel roulant des chemins de fer	415 351	94 199	321 152
Autobus	44 726	18 770	25 956
Terrains de stationnement	33 471	7 904	25 567
Autres	31 209	19 435	11 774
	785 865 \$	218 984 \$	566 881 \$

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers d'immobilisations. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1994 s'élève à 1 834 \$ (1 602 \$ en 1993).

La direction a réduit certaines activités durant l'exercice et la possibilité de recouvrer les immobilisations connexes a été jugée diminuée. Par conséquent, une provision complète de 1 819 \$ pour la valeur comptable de ces immobilisations a été portée aux résultats durant l'exercice, par voie d'un gain compensatoire à la vente d'immobilisations.

4. Dette à long terme

À la demande du Ministre des Finances de l'Ontario, la Régie a conclu une opération de financement le 31 mars 1994. Aux termes de l'opération, la presque totalité des locomotives et des voitures-coach à deux étages a été vendue pour 431 530 \$ (311 867 \$ US) et immédiatement rachetée de la même contrepartie, au même prix, en vertu d'un contrat de vente avec réserve de propriété échéant le 1^{er} juillet 2006. Le produit de la vente a été remis à la province de l'Ontario, déduction faite des frais de 4 271 \$ liés à l'opération. L'opération a été comptabilisée à titre de financement garanti. La dette de 431 530 \$ est garantie par les locomotives et les voitures-coach à deux étages. La Régie conserve le droit d'utiliser les locomotives et les voitures-coach à deux étages et elle est responsable de l'entretien et de toute autre obligation connexe. La Régie ne peut pas louer ni vendre les locomotives et les voitures-coach à deux étages sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de la contrepartie à la créance. En outre, la Régie est responsable de tous les coûts qui réduisent le rendement du financement pour les autres parties.

Aux termes de l'entente, la Régie a convenu de rembourser l'obligation et les intérêts y afférents durant les douze prochains exercices. Les soldes des emprunts augmenteront également durant certaines périodes.

Numéro de contrat	Emprunt maximal	Taux d'intérêt moyen %	Solde au 31 mars 1994	Garantie
1	14 487 \$ US	7,27536	14 206 \$ US	Cabines et voitures-coach à deux étages
2	108 926	7,26143	106 089	Cabines et voitures-coach à deux étages
3	23 794	7,38419	23 361	Locomotives
4	70 319	7,28488	67 714	Cabines et voitures-coach à deux étages
5	60 702	7,36798	58 739	Voitures-coach à deux étages
6	41 926	7,39563	41 758	Locomotives
	320 154 \$ US		311 867 \$ US	
	Taux de conversion en dollars canadiens		1,3837	
			431 530 \$ CA	

Les paiements (emprunts) annuels en dollars américains que la Régie doit effectuer au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Remboursement (emprunt) de capital	Intérêt	Total
1994 - 1995	585 \$ US	17 149 \$ US	17 734 \$ US
1995 - 1996	(1 654)	22 800	21 146
1996 - 1997	(2 052)	22 923	20 871
1997 - 1998	(1 708)	23 067	21 359
1998 - 1999	(1 397)	23 186	21 789
Après le 31 mars 1999	318 093	171 070	489 163
	311 867 \$ US	280 195 \$ US	592 062 \$ US

Conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, conclu entre la province et la Régie, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance et les intérêts lorsque le paiement est exigible.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1994	1993
Intérêts créditeurs	501 \$	566 \$
Location de matériel roulant	200	567
Location de surfaces	1 640	1 500
Revenu de publicité	516	515
Commissions sur les ventes de billets	542	567
Autres	1 085	771
Radiation d'autres éléments d'actif	(963)	-
	3 521 \$	4 486 \$

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 157 753 \$ (163 472 \$ en 1993) pourront être recouvrés en partie des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1994, le total des revenus s'élève à 98 627 \$ (100 424 \$ en 1993), soit un recouvrement de 62,5 % (61,4 % en 1993) des dépenses recouvrables.

8. Engagements**Contrats de location**

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

1994 - 1995	4 448 \$
1995 - 1996	3 511
1996 - 1997	3 454
1997 - 1998	2 752
1998 - 1999	1 692
Par la suite	19 680
	35 537 \$

Régimes de retraite

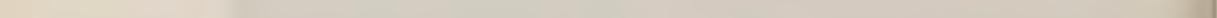
La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires établi par la province de l'Ontario. Durant l'exercice, la part de la Régie des cotisations au Régime s'est chiffrée à 2 806 \$ (2 792 \$ en 1993). Ce montant, qui équivaut à l'obligation totale de la Régie, figure dans les résultats d'exploitation à titre de dépense.

9. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ trente-six mille dollars (cinquante-quatre mille dollars en 1993).



Ontario



ASON
DT 160
- A 56

Service ▶ Safety ▶ Growth



Service ▶ Sécurité ▶ Croissance

GO Transit annual report for the year ended March 31, 1995
Rapport annuel du Réseau GO pour l'exercice terminé le 31 mars 1995

Toronto Area Transit Operating Authority



Régie des transports en commun de la région de Toronto

GO Transit
Annual report
1994-95

• Réseau GO
Rapport annuel
1994-1995

GO Transit
20 Bay Street, Suite 600
Toronto, Ontario, Canada M5J 2W3
Telephone: (416) 869-3600
Facsimile: (416) 869-3525



Réseau GO
20, rue Bay, bureau 600
Toronto (Ontario) Canada M5J 2W3
Téléphone : (416) 869-3600
Télécopieur : (416) 869-3525

ISSN 1188-3782

© Queen's Printer for Ontario, 1995

Photos: GO Transit
Printed on recycled paper



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1995
Photographies : Réseau GO
Imprimé sur du papier recyclé

Table of contents

Transmittal

3

Table des matières

Message from the Chairman and Members of the Board

4

Message from the Managing Director

6

Five-year comparisons

22 23

Statistics

24 25

The organization

26

Management's responsibility for financial statements

28

Auditors' report

29

Financial statements

30 31

Notes to financial statements

36 40

Présentation

Message du président du conseil et des membres du conseil

Message du directeur général de l'exploitation

Comparaison quinquennale

Données statistiques

La société

Responsabilité de la direction relativement aux états financiers

Rapport des vérificateurs

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Cover: Train and bus links are a crucial aspect of our service. Here, bus drivers Lorna Ramage and Howard Elson pose together at Oshawa station, where passengers alighting from GO Trains can hop aboard a connecting GO Bus headed for Bowmanville, our most easterly destination on the Lakeshore route.

Couverture : Les liaisons par train et par autobus sont un aspect essentiel de notre service. Lorna Ramage et Howard Elson, chauffeurs d'autobus, sont photographiés ensemble à la station d'Oshawa, où les passagers qui arrivent par trains GO peuvent prendre un autobus de correspondance pour se rendre à Bowmanville, notre dernière destination en direction est sur la ligne Lakeshore.

To the Honourable Mike Farnan
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1994-95 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

David G. Hobbs
Chairman, GO Transit

To the Honourable Henry N.R. Jackman
Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1995.

Respectfully submitted,

Mike Farnan
Minister of Transportation

À l'honorable Mike Farnan
Ministre des Transports

Au nom des membres du conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1994-1995 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

David G. Hobbs
Président du conseil du Réseau GO

À l'honorable Henry N.R. Jackman
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1995.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Mike Farnan
Ministre des Transports

Focus on the future

It is clear that GO Transit will play a major role in providing future transportation services in the Greater Toronto Area. We must meet changing travel needs efficiently, economically, and in tandem with municipal services for the convenience of passengers. Transit riders must have access to fast, punctual, and reliable ways and means of getting to daily destinations.

Our planners have outlined a future for GO that includes a higher profile for bus services and emphasizes our ability to integrate our services with others. We advocate that vision, and will continue to work closely with municipal, regional, and Provincial representatives to pursue it.

As our communities grow, our service will have to. A fledgling commuter rail service more than 25 years ago, we've become a viable and preferable alternative to the automobile. In recent years the cost of public transportation has

declined; our passenger surveys have told us that 86% of our customers have a car available to them, but they choose to travel on our service instead of driving. We will continue to provide competitive passenger transportation for the core of the Toronto region, supporting employment and leisure travel to downtown.

Our customers have told us their current travel needs are for more flexible schedules, and our projections tell us their future needs will be the same. We will work toward these goals for our customers as diligently as we can.

It is our commitment to be a unified voice for transit riders across the Greater Toronto Area, next year and beyond.

David G. Hobbs
Chairman, GO Transit

Accent sur l'avenir

Il est évident que le Réseau GO sera un acteur important dans la prestation de services futurs de transport dans la Région du Grand Toronto. Nous devons répondre aux besoins changeants en matière de déplacement de manière efficace, économique et de concert avec les services municipaux, pour accommoder les passagers. Les clients des transports publics doivent avoir accès à des moyens de transport rapides, ponctuels et fiables pour se rendre à leurs destinations quotidiennes.

Nos planificateurs ont ébauché l'avenir du Réseau GO qui comprend une visibilité accrue des services d'autobus et qui met l'accent sur notre capacité à intégrer nos services à ceux offerts par d'autres réseaux. Nous préconisons cette vision et nous continuons à travailler étroitement avec les représentants municipaux, régionaux et provinciaux afin de la poursuivre.

Nos services devront augmenter au fur et à mesure que nos communautés croîtront. D'un service débutant de trains de banlieue il y a 25 ans, nous sommes devenus une solution de

recharge viable et préférable à l'automobile. Au cours des derniers exercices, le coût du transport public a diminué; selon les sondages menés auprès de nos passagers, 86 % d'entre eux possèdent une automobile, mais ils choisissent d'avoir recours à nos services plutôt que de conduire. Nous continuerons à fournir des services de transport concurrentiels, assurant les déplacements des travailleurs et de plaisir jusqu'au centre-ville de Toronto.

Nos clients nous ont indiqué qu'en matière de déplacements, ils ont actuellement besoin d'horaires plus souples et, selon nos prévisions, leurs besoins futurs seront les mêmes. Nous nous efforcerons d'atteindre ces objectifs au profit de nos clients, du mieux que nous le pouvons.

Notre engagement est d'être la voix unifiée des passagers de la région du Grand Toronto, l'année prochaine et au-delà.

David G. Hobbs
Président du conseil du Réseau GO



The Chairman and the Board of GO Transit

Bottom row from left: David G. Hobbs, Chairman; Eldred R. King, Vice-Chairman
Top row from left: Terry Cooke; Gary W. Herrema; Alan Tonks; Joyce Savoline; Emil Kolb

Le président du conseil et le conseil d'administration du Réseau GO

Rangée du bas à partir de la gauche : David G Hobbs, président; Eldred R. King, vice-président
Rangée du haut à partir de la gauche : Terry Cooke; Gary W. Herrema; Alan Tonks;
Joyce Savoline; Emil Kolb

Service, safety, and growth: our mandate

Our emotions have run the gamut in the past two years, from frustration with an ailing economy that steadfastly refused to be kickstarted, to the sadness and apprehension that came with cutbacks and layoffs. We now close out this fiscal year with cautious optimism—the recession's tight grip seems to have eased, and our financial picture looks brighter. In spite of a slight drop in revenue and ridership, our revenue/cost ratio (the percentage of our operating costs we recover at the farebox) was up, and our costs per passenger and other expenses were down.

As some light at the end of the economic tunnel began to appear this year, we turned our focus back to our mandate: to provide reliable, convenient transit service to as many people as possible, within budget limitations. We feel we've earned our customers' loyalties—even through service cuts and a labour strike—by devoting our energies to the sincere pursuit of customer service above all. That continues to be our primary goal.

Notre mandat : service, sécurité et croissance

Au cours des deux derniers exercices, nous sommes passés par toutes les gammes d'émotions, de la frustration à l'égard d'une économie se dégradant et qui a résolument refusé de redémarrer, à la tristesse et à l'apprehension qu'ont entraînées les réductions et les mises à pied. Nous terminons l'exercice avec un optimisme prudent : la récession semble avoir relâché son emprise serrée et notre situation financière semble meilleure. En dépit d'une légère baisse des revenus et de l'achalandage, le ratio des revenus par rapport aux coûts (le pourcentage des frais d'exploitation que nous recouvrons à même les boîtes de perception) a augmenté, et nos coûts par passager et nos autres dépenses ont diminué.

La lumière au bout du tunnel de la récession ayant commencé à poindre durant l'exercice, nous avons remis l'accent sur notre mandat : assurer des services de transport fiables et commodes au plus grand nombre possible de passagers, dans les limites de notre budget. Nous croyons avoir mérité la loyauté de nos clients, malgré les réductions de services et une grève, en consacrant notre énergie à assurer le service à la clientèle avant tout. Il s'agit là

But in our attention to passengers' transportation needs, we have not overlooked the first rule of customer service—safety. For the second time in three years, our bus drivers have captured the American Public Transit Association's highest award for bus safety. And keeping our trains safe for passengers is a challenge we've met with expertise, knowledge, and the kind of commitment our employees are known for.

Like any other business, our future is shaped by what we do today. We will continue to work for the services passengers want and need now, and toward growth to meet the future needs of the Greater Toronto Area. Our vision is clear—with the co-operation of the Province, satisfied customers, and a staff dedicated to service and safety, we believe we have the tools to realize our goals.

Richard C. Ducharme
Managing Director

de notre premier objectif.

Toutefois, l'attention que nous avons portée aux besoins des passagers en matière de transport, nous n'avons pas négligé la première règle du service à la clientèle : la sécurité. Pour la deuxième fois en trois ans, nos chauffeurs d'autobus se sont mérité le premier prix de sécurité routière décerné par l'American Public Transit Association. Maintenir la sécurité de nos trains est un défi que nous avons relevé avec l'expertise, la compétence et l'engagement qui font la renommée de nos employés.

À l'instar de toute autre entreprise, notre présent façonne notre avenir. Nous continuerons à travailler en vue d'offrir aux passagers les services qu'ils désirent et dont ils ont besoin maintenant, et en vue de croître pour satisfaire les besoins futurs de la région du Grand Toronto. Notre vision de l'avenir est claire : grâce à la collaboration de la province, à des clients satisfaits et à un personnel dévoué au service et à la sécurité, nous croyons que nous avons les outils nécessaires pour atteindre nos objectifs.

Richard C. Ducharme
Le directeur général de l'exploitation



Passengers file aboard a GO Bus headed north from York Region Terminal, one of our busiest transfer points. GO Buses connect here with the Toronto Transit Commission subway network and municipal bus systems.

Des passagers qui montent à bord d'un autobus GO se dirigeant vers le nord à partir du terminus de la région de York, l'un de nos points de correspondance les plus achalandés. Les autobus GO y assurent la correspondance avec les réseaux de métro et d'autobus municipaux de la Toronto Transit Commission.

Service ► our bottom line

Ridership took a slight downturn this fiscal year—just over 2%—compared to 1993–94, the primary culprit a 10-day national railway strike that derailed more than 40,000 of our commuters.

CN North America crews walked off the job on Saturday afternoon, March 18, leaving us with our Milton line service only, which is operated by CP Rail System employees, who were not involved in the labour dispute. We augmented our bus service where possible, but for the most part, commuters were on their own until Tuesday morning's rush hour more than a week later, after the striking railway employees were legislated back to work. It had lasted little more than a week, but the service loss had definite effects on our bottom line. We had suffered a net loss of about \$15,000 per day—we saved operating charges to CN, but lost fare revenue from the operation of six of our seven train lines. And while passengers appeared to appreciate our efforts to keep them on available GO service during the disruption, it remained to be seen whether the interruption might have short- or long-term negative effects on ridership.

While GO Bus service was not directly affected by the strike, ridership was significantly altered in March. Without train riders to pick up, most of our bus services designed to meet GO Trains were cancelled during the strike. Remaining Lakeshore market bus services, in turn, carried more passengers in March '95 than in March '94; Georgetown and Milton buses also carried more passengers than usual in the strike period. Fiscal-year-over-year figures for Newmarket and Uxbridge, though, showed a decline of 6% and 20% respectively—in these corridors service reductions made in September 1993 and January 1994 were still being felt. And train ridership declined this fiscal year by 2.3%, in part due to the rail strike. Also responsible were the still-lingering effects of the recession on downtown Toronto employment, and cheaper downtown Toronto parking.

Revenue also dropped, by 1% this fiscal year compared to last. But so did expenses: our operating expenses were lower due to the strike, and we spent less on wages and salaries this year

in the wake of social contract legislation cuts, and less on materials and supplies such as diesel fuel. Our cost per passenger was also down, and our revenue/cost ratio, the percentage of operating costs recovered at the farebox, was up from 62.5% to 64.2%.

Ridership and revenue are our bottom line, and we continued to work toward increasing both—within fiscal restraints and in spite of economic and labour-related factors—by continuing to strengthen what we believe is the foundation of our achievements, customer service. This year we implemented more policies and programs designed to serve customers better. At Union Station, the hub of our extensive GO Train network, we completed construction of our Customer Service Centre. An information and assistance centre for passengers, the glassed-in structure is located prominently in the GO concourse, and is wheelchair-accessible.

To celebrate the opening of the centre in June, we held our first “meet the managers” day, which saw senior GO staff and passengers meet one-on-one throughout the day; customers had the opportunity to personally register their compliments, complaints, and comments about GO service. Our Ticket Express service was introduced the same day, a scheme that allows passengers to fax a ticket order into the Customer Service Centre on a weekday morning, and pick up the order the same day. The “meet the managers” experience was so successful for both passengers and staff that a similar event was held later in the year at our Yorkdale Bus Terminal, giving passengers a chance to discuss bus service with staff.

Our emphasis on customer service hit home as winter snows began to blow and our head office relocated to the Lake Ontario waterfront, a short walk from Union Station and our Customer Service Centre. The November move put us physically closer to customers, and importantly, set an example by placing our administrative staff in a location more easily accessible by public transit.

Customer service can take many forms, from saving riders time and money, to making a ride

with GO Transit as easy and comfortable as it can be. In fiscal 1994-95, there was no fare increase for GO transportation, this following last year's small rise averaging 2%. And initiatives designed for passenger convenience were in place or at the development stage by year's end.

The development of ticket vending machines was close to completion with expected start-up in 1995. In addition, at year's end we were revamping our ticket design to coincide with a technological upgrade of equipment. The new-look tickets and passes were being developed to offer better security and to make using our system easier for passengers—one of the new look's features is the designation of points of origin and destination by name, rather than by zone numbers only.

Our fare integration program, allowing GO-ticketed passengers to ride free or at a discount to and from their GO station on local transit, was expanded to include Oshawa Transit. Fare integration's arrival in Oshawa coincided with our expansion of train service there—from two to 33 rush-hour trains daily—giving area commuters far more choice when planning weekday travel. The expanded service began running in January and the start-up was marked by a mid-winter celebration at the Oshawa GO station. Despite low temperatures, spirits were kept high with free train rides to Pickering and back, and souvenir GO toques helped hundreds of visitors stay warm.

Our bid to make our service accessible to all was nearly realized by year's end. With the retrofitting of 42 of our 331 railcars, construction of elevators and special, ramped mini-platforms, and modifications to make station ticket booths and washrooms accessible all on track, we were set to introduce accessible train service. The

Provincially funded \$26-million project was expected to provide at least 10 accessible GO Train stations by summer of 1995, and a total of 27 accessible stations by late fall 1995.

Programs designed to serve customers continued through the year, including preferred parking for passengers who carpool to their GO station, our "companion pass" program that allows monthly pass holders to bring a passenger with them on the GO system for free on Saturdays, Sundays, and most statutory holidays, and our policy allowing passengers to bring bicycles on some GO Trains.

Under study at year's end were plans for installing telephones on trains, in direct response to customers' requests. And in response to passengers' security concerns, a plan to position closed-circuit TV cameras at parking lots was under discussion.

The establishment this year of a new office within GO underlined our commitment to customer service. The new office was mandated to study and implement corporate improvements, its duties to include listening to and acting on staff comments and suggestions with the ultimate goals of improved customer service and increased ridership—goals that we will continue to pursue, this year, next year, and in the years after.

While each year specific objectives can be met and a measure of success attained, the work of seeking out what customers need, and providing it, is ongoing. As customer needs change, and transportation patterns shift, we must move and change as well. We believe that our ability to anticipate and react to inevitable change has allowed us to succeed in the past, and will carry us into the future.



10

The GO concourse at Union Station, the hub of our extensive GO Train network, sees more than 40,000 commuters every weekday, and is home base for passenger service supervisors like Guy Sullivan.

Le carrefour GO de la station Union, la plaque tournante de notre grand réseau ferroviaire GO où défilent, tous les jours ouvrables, plus de 40 000 banlieusards. C'est aussi le port d'attache des superviseurs du service à la clientèle comme Guy Sullivan.

Safety ► proud of our people

When a five-year-old passenger chokes on a plastic ring that has become lodged in her throat, a GO Train conductor applies the Heimlich manoeuvre and saves the little girl's life; a GO Bus driver notices a driverless car careening across a busy street, jumps into the vehicle and stops it, risking his own safety.

Such are the standards of customer service held by our front-line representatives, the backbone of our reputation for safety. These are only a sampling of the kinds of situations our people can face, and a good illustration of their commitment to passenger safety.

The dedication of our employees has made our bus service one of the safest in North America. This year, for the second time in three years, our bus drivers won the American Public Transit Association's (APTA) highest award for safety. And the driver we judged to be our "driver of the year" was runner-up in an Ontario Motor Coach Association (OMCA) contest that considers not only safe-driving history, but also the driver's performance in customer service and community volunteer work.

This kind of recognition stems from a firm commitment and hard work—on and off the road. Our drivers take defensive driving and professional driver improvement courses, and we hold safe-driving competitions among our drivers. Both bus drivers and maintenance staff can participate in our annual GO Bus Roadeo, a test of safe driving and mechanical skills. The winning driver goes on to the national Canadian Urban Transit Association (CUTA) roadeo and, along with the equipment maintenance winner, to the OMCA roadeo.

Programs designed to consistently upgrade skills, and the challenges of internal, provincial, national, and international competition, have contributed much to our winning bus safety record. But our greatest strength is the commitment of our people, employees who are, quite simply, determined to be the best, and safest.

Passenger safety is a fundamental concern of GO employees. Still, the most responsible workforce cannot prevent wilful damage to

property and its threat to safety. Incidents of stone-throwing caused us to take a second look at our rail equipment; fortunately, new technology has allowed us to make our trains the safest they can be. A three-year, \$3-million program to replace every train window began this year. About 16,000 windows will be replaced with a tougher, more resilient glass that meets the latest standards for impact resistance.

Preparations were under way at year's end for our participation in the American Public Transit Association's rail safety audit program. Initiated by APTA's Rail Safety Review Board, it is designed to provide the transit industry with a support network for information exchange and assistance. APTA members, who participate voluntarily, trade information and strategies for improving and maintaining the highest safety standards possible; the review board also evaluates each participant's safety programs and the methods each system uses to evaluate its own safety practices.

Establishing an effective approach to self-evaluation, along with a rail safety policy that complies with the review board's guidelines, are prerequisites for enrolment in the APTA program. At year's end we had completed those tasks and were ready for the actual reviews to begin in mid-1995. GO is the first commuter rail service to take up the challenge of this rigorous safety management system.

A proactive safety program, equipment checks, audits, and committed employees all play a major role in making rail travel safe. But we go one step further by ensuring that both passengers and external emergency response personnel are familiar with our safety and emergency strategies. This year, we developed a hands-on training program allowing our staff to instruct emergency response teams, such as police and firefighters, on recommended procedures and the use of safety equipment on our trains. Supplemented by a GO-produced video, the training will be presented to regional emergency services in mid-1995.

An emergency on the GO Train could call for action by passengers themselves. We therefore made it a priority this year to remind our customers that there are emergency responses

they can employ while on the GO. A video and leaflet were being produced for passengers, describing features like alarm strips, evacuation exits, and emergency supplies accessible to riders.

Education is the key to rail safety for children, an issue of vital concern to rail organizations. We take very seriously our responsibility to the community to guide and instruct young people, and as such, we are a regular participant in Rail Safety Days, presentations to young students on keeping safe on and near the rails.

Our definition of safety has always encompassed passengers, our system and employees, and children. But this year, the safeguarding of the environment took on a new role at GO. While we've always been "green", and our concern for the environment has been illustrated in many ways—our expansion of the Burlington GO station parking area transformed it into a truly eco-friendly facility, and we continue to encourage carpooling to GO stations to ease up on congestion of both roads and the air—at year's end we were in the process of developing a formal

environmental management program. The program addresses a wide range of environmental concerns, from appropriate waste management to proper procedure if the environment is endangered. It's a comprehensive plan that charges each employee with the responsibility of protecting the environment every day. Whether it's incorporating the "5R's" (reduce, reuse, recycle, refuse, recover) into the daily office routine, or preventing a fuel spill in the bus garage, we are all responsible for the environment in which we live and work. This is the mandate that we have committed to, for now and for the years ahead.

We pledge to continue to offer customers our best resources: the professionalism of our employees; their commitment to the safety and comfort of passengers; our safety programs; and our policies for the protection of riders and their environment. Our reputation for safety and reliability—our most cherished source of pride—depends on it.

Growth ► on track for change

The form that the Greater Toronto Area's evolution takes will in large part determine GO's future. Employment is expected to grow in the downtown Toronto core, but suburban centres are also projected to provide more job opportunities in future. Increased demand for GO transportation is sure to follow in both cases. Our job is to provide a service that is wanted and needed—that serves customers well.

Our expansion plans are designed to accomplish that goal. The Hamilton GO Centre, a wheelchair-accessible, downtown bus and rail terminus for Hamilton and area residents, is scheduled to open in late 1995, complete with a restored heritage-preserved station building. The first phase of a multi-year expansion of GO Train service between Burlington and Hamilton, work on the GO

Centre also includes construction of a self-contained passenger waiting room, and track and signal improvements. In addition, construction had begun at year's end on an expansion of our Streetsville station, a project which is expected to attract more riders to our Milton train line.

By the close of fiscal 1994-95, construction of two new stations, York City Centre and Kennedy GO stations, had passed environmental assessment by the Ministry of Environment and Energy—the projects are considered not to cause significant harm to the environment. The York City Centre station is planned for the Georgetown line and will connect with the TTC's new Eglinton rapid transit line, and a new Kennedy station on the Stouffville line will link up with TTC's Scarborough rapid transit line as well as the subway line and bus routes. Service expansions on the Milton and Richmond Hill lines had also

received environmental assessment approval, and plans for expanded service for Georgetown in the northwest and Oshawa in the east were being reviewed in terms of their possible effects on the environment. The environmental assessment process is the first step on the road to construction—upon approval, funding from the Province can then be solicited.

As the year closed, the Provincial Government gave our expansion plans a boost. In an announcement from GO's head office in downtown Toronto on March 30, the Premier of Ontario outlined the Province's plans for our future, including the restoration of all-day Lakeshore GO Trains between Oshawa and Burlington, encompassing stations that had been pared back to rush-hour service in July 1993 as part of the Province's social contract requirements. Dubbed the "GO Vision", the plan called for the Province to purchase Union Station; a GO Train shuttle between Union and Exhibition Place to serve new developments there; and more and better connections between GO service and TTC subway lines, including the Kennedy and York City Centre stations already in the design stages. Long-range plans—for the next 15 to 20 years—called for increased frequency of service, and new destinations for GO Trains and GO Buses.

Our vision for the GO of the future is one in which transportation needs have been identified and met in an efficient, cost-effective way. We have already begun preparations by developing a plan for continued and expanded market research. Consistent monitoring of passenger attitudes will help us identify potential markets and review existing services. We will focus on destinations and routes that will allow us to serve customers' needs within what will likely be an environment of budget restraint. Our bus service will, of necessity, take on more responsibility for commuter travel as workplaces migrate from downtown Toronto. And our train schedules must be planned with built-in flexibility to satisfy customers.

We are about to take the first steps toward the changing future. We will meet it with confidence by being prepared for change, and by researching potential markets and diverting priorities to those that promise the most in return. We are well on our way to becoming the market-driven service we must be to respond to the demands of the consumers of the coming years.

With the help of skilled and dedicated employees, and the continued support of the Province of Ontario, we confidently embrace the future and our increasingly important role in it. □



Keeping them rolling: Serviceperson Tony Aiello at Steeprock Garage, where GO Buses are serviced and maintained. All tire work is done in our tire room; we buy and store all our own bus tires.

Gardons-les sur la route : Tony Aiello, préposé au service au garage de Steeprock, le centre d'entretien des autobus GO. Nous avons un atelier réservé aux pneus; nous achetons et entreposons nos propres pneus.

Service ► notre résultat essentiel

L'achalandage a légèrement diminué durant l'exercice, soit d'un peu plus de 2 % par rapport à l'exercice 1993-1994, en raison surtout d'une grève de dix jours des employés des chemins de fer nationaux déroutant plus de 40 000 des banlieusards de Toronto.

Les équipes nord-américaines de CN ont quitté leurs postes l'après-midi du samedi 18 mars, de sorte que seule la ligne de Milton, qui est exploitée par les employés du Réseau CP Rail qui n'étaient pas touchés par le conflit de travail, était en service. Nous avons augmenté le nombre d'autobus lorsqu'il était possible de le faire, mais les banlieusards ont en grande partie dû se débrouiller jusqu'à l'heure de pointe du mardi matin plus d'une semaine plus tard, après que les employés en grève soient retournés au travail par suite de l'adoption d'une loi. La grève avait duré à peine plus d'une semaine, mais l'interruption de service a eu une incidence manifeste sur notre résultat essentiel.

Nous avions subi une perte nette d'environ 15 000 \$ par jour, nous avions épargné des frais d'exploitation versés à CN, mais nous avions perdu des revenus tirés des tarifs de l'exploitation de six de nos sept lignes ferroviaires. Bien que les passagers aient semblé apprécier les efforts que nous avons déployés pour maintenir des services GO durant l'interruption, il restait à savoir si l'arrêt de travail avait eu des conséquences négatives à court ou à long terme sur l'achalandage.

Bien que les services d'autobus GO n'aient pas été directement touchés par la grève, l'achalandage s'est considérablement modifié en mars. À défaut de passagers des trains à cueillir, la plupart de nos services d'autobus établis pour assurer la liaison avec les trains GO ont été annulés durant la grève. Par contre, le service d'autobus du marché Lakeshore a transporté plus de passagers en mars 1995 qu'en mars 1994; les autobus desservant Georgetown et Milton ont aussi transporté plus de passagers durant la grève qu'en temps normal. Cependant, selon les données en glissement annuel relatives à Newmarket et à Uxbridge, l'achalandage a diminué de 6 % et de 20 %, respectivement. Les conséquences des

réductions de services effectuées dans ces deux corridors en septembre 1993 et en janvier 1994 se faisaient encore sentir. De plus, l'achalandage sur les trains a diminué de 2,3 % durant l'exercice, partiellement par suite de la grève des employés des chemins de fer. Les incidences persistantes de la récession sur le nombre d'emplois au centre-ville et la réduction des tarifs de stationnement au centre-ville de Toronto ont également contribué à cette baisse.

Les revenus ont également diminué, soit de 1 % par rapport à ceux de l'exercice précédent. Il en a été de même des dépenses : nos frais d'exploitation ont été moins élevés en raison de la grève, et nos dépenses au titre des traitements et des salaires ont été moindres durant l'exercice, par suite des coupures apportées par voie de législation sur le contrat social, tout comme celles au titre du matériel et des fournitures, comme le carburant diesel. Nos coûts par passager ont également diminué et le ratio des revenus par rapport aux coûts, soit le pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les boîtes de perception, est passé de 62,5 % à 64,2 %.

L'achalandage et les revenus sont notre résultat essentiel et nous nous efforçons de les améliorer, dans un contexte de contraintes financières et malgré des facteurs économiques et liés à la main-d'œuvre, en continuant à raffermir ce qui, selon nous, constitue la base de notre réussite : le service à la clientèle. Durant l'exercice, nous avons mis en place d'autres politiques et programmes visant à améliorer le service à la clientèle. À la station Union, la plaque tournante de notre grand réseau ferroviaire GO, nous avons terminé la construction de notre centre de service à la clientèle. Centre de renseignements et d'aide aux passagers, le comptoir vitré est situé bien en vue dans le carrefour GO et il est accessible aux clients en fauteuil roulant.

Pour célébrer l'ouverture du centre en juin, nous avons tenu notre première journée «rencontre avec la direction» durant laquelle les cadres supérieurs du Réseau GO et les clients se sont rencontrés personnellement. Les clients ont eu l'occasion de faire part de leurs compliments, de leurs plaintes et de leurs commentaires sur le

service du Réseau GO. Notre service de billets Express a été lancé la même journée. Il s'agit d'un système qui permet aux passagers de passer par télécopieur une commande de billets au centre de service à la clientèle un matin de la semaine et de passer les prendre la même journée. Cette journée de rencontre a été un franc succès, tant du point de vue des passagers que des cadres, de sorte qu'un événement semblable a été tenu plus tard durant l'exercice au terminus d'autobus Yorkdale, où les passagers ont eu l'occasion de discuter du service d'autobus avec le personnel.

L'accent que nous mettons sur le service à la clientèle s'est concrétisé durant les premières neiges, lors du déménagement de notre siège social dans le secteur riverain du lac Ontario, à une courte distance à pied de la station Union et de notre Centre de service à la clientèle. Le déménagement qui a eu lieu en novembre nous rapproche de nos clients et, fait important, sert d'exemple en situant le personnel administratif dans un lieu plus facilement accessible par le réseau de transport en commun.

Le service à la clientèle peut revêtir plusieurs formes, soit en faisant économiser temps et argent aux passagers, soit en rendant aussi faciles et confortables que possible les trajets sur le Réseau GO. Les tarifs GO n'ont pas augmenté durant l'exercice 1994-1995, alors qu'ils avaient été légèrement majorés l'exercice dernier, soit en moyenne de 2 %. À la fin de l'exercice, des initiatives visant à ajouter à la commodité pour les passagers étaient en place ou à l'étape de l'élaboration.

L'élaboration de distributeurs automatiques de billets était presque achevée et il est prévu qu'ils seront mis en service en 1995. En outre, à la fin de l'exercice, nous avons procédé à la modernisation de nos billets afin qu'ils soient conformes à l'amélioration technologique du matériel. Le nouvel aspect de nos billets et de nos cartes a été élaboré afin d'assurer une meilleure sécurité et de faciliter l'utilisation de notre réseau pour les passagers. Dorénavant, les points d'origine et de destination sont indiqués selon leur nom, plutôt que selon uniquement un numéro de zone.

Notre programme de service de transport en

commun intégré, permettant aux passagers porteurs de billets GO de voyager vers la station GO ou d'en revenir en utilisant, gratuitement ou en profitant d'un escompte important, un autre réseau de transport en commun, a été élargi et englobe le Réseau de transport en commun d'Oshawa. L'avènement de ce programme à Oshawa coïncide avec l'accroissement de notre service à cet endroit, le nombre de trains aux heures de pointe passant de deux à 33. Les banlieusards de cette région peuvent donc profiter d'un choix beaucoup plus grand lorsqu'ils planifient leurs déplacements durant la semaine. Le début du service accru en janvier a été souligné par une fête à la station GO d'Oshawa au milieu de l'hiver. Malgré la température froide, la bonne humeur régnait. Les centaines de visiteurs ont pu profiter d'un passage gratuit aller-retour vers Pickering et des tuques souvenir du Réseau GO les ont aidés à se garder au chaud.

Notre objectif de rendre notre service accessible à tous était presque atteint à la fin de l'exercice. La modification de 42 des 331 voitures-coach, la construction d'ascenseurs et de petites plates-formes spéciales munies de rampes et les modifications apportées afin de rendre les cabines de vente de billets et les toilettes accessibles étant sur la bonne voie, nous sommes prêts à mettre en place un service ferroviaire accessible. Il est prévu que le projet de 26 M\$, financé par la province, permettra d'assurer qu'au moins dix stations ferroviaires GO seront accessibles d'ici l'été 1995 et qu'un total de 27 stations le seront d'ici la fin de l'automne 1995.

Les programmes visant à assurer le service à la clientèle se sont poursuivis durant l'exercice, y compris le privilège de stationnement pour les passagers qui font du covoiturage vers les stations du Réseau GO, notre programme «carte ami» qui permet aux porteurs de cartes mensuelles d'utiliser avec un invité, gratuitement, les services GO le samedi, le dimanche et la plupart des jours fériés, et notre politique selon laquelle les passagers peuvent transporter leur bicyclette sur certains trains GO.

À la fin de l'exercice, des plans visant l'installation de téléphones sur les trains, en



Visitors huddle to keep warm at our January opening celebrating increased rush-hour GO Train service to Oshawa. The first 1,000 people to attend received a souvenir GO toque to mark the occasion. Service soared from 2 trains to 33 every weekday between Toronto's Union Station and the Oshawa GO station.

Les visiteurs se pressent pour se réchauffer lors de notre ouverture en janvier pour célébrer l'augmentation du nombre de trains GO qui assurent la liaison avec Oshawa durant les heures de pointe. Les mille premières personnes à se présenter ont reçu une tuque GO en souvenir. Les jours ouvrables, le nombre de trains a grimpé de deux à 33 entre la station Union à Toronto et la station GO d'Oshawa.

réaction directe aux demandes des clients, étaient à l'étude. De plus, toujours en réponse aux inquiétudes sur la sécurité des passagers, un plan visant l'installation, dans les terrains de stationnement, de caméras de télévision en circuit fermé, était discuté.

L'établissement durant l'exercice d'un nouveau service au sein du Réseau GO souligne notre engagement envers le service à la clientèle. Le nouveau bureau a comme mission d'étudier et de mettre en place des améliorations à l'échelle de la société, et ses fonctions comprennent l'écoute des commentaires et des suggestions des employés et la mise en oeuvre de mesures appropriées, en ayant comme objectif final d'améliorer le service

à la clientèle et d'augmenter l'achalandage, objectifs que nous continuerons à poursuivre, durant l'exercice, le prochain exercice et les exercices suivants.

Bien que, chaque année, des objectifs précis et un certain degré de succès puissent être atteints, le travail consistant à déceler les besoins des clients et à les satisfaire, est un processus continu. Au fur et à mesure que les besoins des clients changent et que les orientations de transport se déplacent, nous devons agir et changer aussi. Nous croyons que notre capacité à prévoir les changements inévitables ou à y réagir nous a permis de réussir dans le passé et nous permettra de survivre.

Sécurité ➔ fiers de nos employés

Une passagère de cinq ans s'étouffe parce qu'une bague en plastique s'est coincée dans sa gorge; un conducteur de train GO utilise la méthode Heimlich et sauve la vie de la petite fille; un chauffeur d'autobus GO remarque une automobile sans chauffeur qui fait des embardées dans une rue achalandée; il saute dans le véhicule et l'arrête, mettant en jeu sa propre sécurité.

Telles sont les normes de service à la clientèle que respectent nos représentants de première ligne, pivot de notre réputation en matière de sécurité. Il ne s'agit là que de quelques exemples des situations auxquelles nos employés sont confrontés, mais qui prouvent leur engagement envers la sécurité des passagers.

Grâce au dévouement de nos employés, notre service d'autobus est l'un des plus sécuritaires en Amérique du Nord. Durant l'exercice, pour la deuxième fois en trois ans, nos chauffeurs d'autobus se sont mérité le premier prix de sécurité routière décerné par l'American Public Transit Association (APTA). Le chauffeur que nous avons nommé «chauffeur de l'année» s'est classé deuxième dans une épreuve de l'Ontario Motor Coach Association (OMCA) dans laquelle il est tenu compte non seulement du dossier de sécurité routière, mais également du rendement du

chauffeur au chapitre du service à la clientèle et de son travail communautaire à titre de bénévole.

Ce genre de reconnaissance découle d'un engagement ferme et d'un travail acharné, tant sur la route qu'ailleurs. Nos chauffeurs suivent des leçons de conduite préventive et des cours de perfectionnement des chauffeurs professionnels, et nous tenons des compétitions de sécurité routière pour nos chauffeurs. Tant les chauffeurs d'autobus que le personnel d'entretien peut participer à notre Roadéo annuel d'autobus GO, une épreuve de sécurité routière et de compétences au chapitre de la mécanique. Le chauffeur d'autobus gagnant prend part au Roadéo national de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU) et, avec le gagnant dans la catégorie mécanique, au Roadéo de l'OMCA.

Les programmes visant à améliorer continuellement les compétences, ainsi que les défis que constituent les compétitions internes, provinciales, nationales et internationales, ont contribué largement à notre excellente fiche en matière de sécurité des autobus. Toutefois, notre plus grande force réside dans l'engagement de nos employés qui sont tout simplement déterminés à être les meilleurs et les plus prudents.

La sécurité des passagers est une préoccupation

fondamentale des employés du Réseau GO. Cependant, les employés les plus responsables ne peuvent pas prévenir les dommages volontaires causés aux biens et la menace qu'ils constituent pour la sécurité. Après que des pierres aient été lancées, nous avons dû examiner de nouveau notre matériel ferroviaire; heureusement, une nouvelle technologie nous a permis de rendre nos trains le plus sûr possible. Un programme de 3 M\$, s'échelonnant sur trois ans, visant à remplacer toutes les glaces des trains a été entrepris durant l'exercice. Environ 16 000 glaces seront remplacées par des vitres plus solides et plus résistantes qui satisfont les dernières normes en matière de résistance aux chocs.

À la fin de l'exercice, nous nous préparions à notre participation au programme de vérification de la sécurité ferroviaire de l'American Public Transit Association. Mis en oeuvre par le Rail Safety Review Board (conseil d'examen) de l'APTA, ce programme est élaboré pour assurer au secteur des transports en commun un réseau de soutien pour l'échange de renseignements ainsi que de l'aide. Les membres de l'APTA, qui y participent volontairement, échangent des renseignements et des stratégies visant à améliorer et à maintenir les plus hautes normes de sécurité possibles. Le conseil d'examen évalue également les programmes de sécurité de chaque participant et les méthodes que chaque réseau utilise pour évaluer ses propres pratiques en matière de sécurité.

L'élaboration d'une méthode efficace d'autoévaluation et de politiques de sécurité ferroviaire qui soient conformes à toutes les directives du conseil d'examen sont des préalables à l'adhésion au programme de l'APTA. À la fin de l'exercice, nous avions terminé ces tâches et nous sommes prêts pour les examens au milieu de 1995. GO est le premier réseau de trains de banlieue à relever le défi que constitue ce programme rigoureux de gestion de la sécurité.

Un programme de sécurité proactif, des vérifications du matériel, des vérifications et des employés dévoués, tous ces éléments sont des facteurs importants qui permettent de rendre un voyage en train sécuritaire. Mais nous allons plus

loin en nous assurant que tant les passagers que le personnel externe d'intervention en cas d'urgence connaissent nos stratégies en matière de sécurité et d'urgence. Durant l'exercice, nous avons élaboré un programme de formation pratique selon lequel notre personnel dispense une formation à des équipes d'intervention d'urgence, comme les policiers et les pompiers, sur les procédés recommandés et sur l'utilisation du matériel de sécurité qui se trouve à bord de nos trains. La formation, complétée par une vidéo produite par le Réseau GO, sera offerte à des services d'urgence régionaux vers le milieu de 1995.

Une urgence à bord d'un train GO nécessiterait une action de la part des passagers. Par conséquent, rappeler à nos clients qu'il existe des mesures d'intervention d'urgence auxquelles ils peuvent avoir recours pendant leur trajet sur les trains GO est devenu une priorité durant l'exercice. Une vidéo et un feuillet ont été élaborés pour les passagers, dans lesquels sont décrits les dispositifs comme voies d'urgence, les sorties et le matériel d'urgence accessible aux passagers.

L'éducation est la clé de la sécurité ferroviaire pour les enfants, une question de préoccupation vitale pour les entreprises ferroviaires. Nous prenons au sérieux notre responsabilité envers la communauté, qui consiste à diriger et à renseigner les jeunes et, à cet effet, nous participons régulièrement aux Jours de la sécurité ferroviaire, qui consistent en des présentations aux jeunes étudiants sur la sécurité ferroviaire et la sécurité près des chemins de fer.

Notre définition de la sécurité a toujours englobé les passagers, notre réseau et nos employés, ainsi que les enfants. Cependant, durant l'exercice, la protection de l'environnement a pris une nouvelle dimension au sein du Réseau GO. Nous avons toujours été «vert» et nous avons démontré de nombreuses façons notre préoccupation à l'égard de l'environnement. Ainsi, l'agrandissement du terrain de stationnement de la station GO de Burlington a permis de transformer celle-ci en une installation vraiment sans danger pour l'environnement et nous continuons à encourager le covoiturage vers les stations GO afin de réduire l'engorgement des

routes et la pollution. À la fin de l'exercice, nous étions à élaborer un programme officiel de gestion de l'environnement qui porte sur une vaste gamme de préoccupations d'ordre environnemental, allant de la gestion appropriée des déchets à un procédé adéquat en cas de menace à l'environnement. Il s'agit d'un plan complet selon lequel chaque employé est responsable de la protection quotidienne de l'environnement. Qu'il s'agisse d'intégrer le principe des «5R» (réduction, réutilisation, recyclage, rebuts, récupération) dans le travail normal quotidien de bureau ou de prévenir le déversement de carburant dans le garage des

autobus, nous sommes tous responsables de l'environnement dans lequel nous vivons et nous travaillons. Nous sommes engagés envers cette mission, maintenant et durant les prochains exercices.

Nous promettons de continuer à offrir à nos clients nos meilleures ressources : le professionnalisme de nos employés, leur engagement envers la sécurité et le confort des passagers, nos programmes de sécurité et nos politiques sur la protection des passagers et de l'environnement. Notre renommée en matière de sécurité et de fiabilité, notre source de fierté la plus précieuse, en dépend.

Croissance ➤ sur la bonne voie

La forme que prendra l'évolution de la région du Grand Toronto déterminera en grande partie l'avenir du Réseau GO. Il est prévu que le nombre d'emplois dans le centre-ville de Toronto augmentera, mais également que les banlieues procureront des occasions accrues d'emploi. Il est certain que la demande pour des services de transport du Réseau GO augmentera dans les deux cas. Notre travail consiste à fournir un service nécessaire qui offre un bon service à la clientèle.

Nos plans d'extension visent à atteindre cet objectif. Le centre GO de Hamilton, un terminus d'autobus et de trains situé au centre-ville pour les résidents de Hamilton et de la région, accessible aux passagers utilisant des fauteuils roulants, ouvrira ses portes durant l'automne 1995. Il comprendra une gare historique rénovée. La première étape de l'extension s'échelonnant sur plusieurs années du service entre Burlington et Hamilton et les travaux au centre GO comprennent également la construction d'une salle d'attente autonome pour les passagers et des améliorations aux voies et au système de signalisation. En outre, l'agrandissement de la station de Streetsville, un projet qui est prévu attirer plus de passagers vers notre ligne de Milton, était commencé à la fin de l'exercice.

À la fin de l'exercice 1994-1995, la construction de deux nouvelles stations GO, soit celles de York City Centre et de Kennedy, a été évaluée du point de vue de l'environnement par le ministère de l'Environnement et de l'Énergie. Il a été jugé que les projets ne présentent aucun danger important pour l'environnement. La station York City Centre, sur la ligne de Georgetown, assurera la liaison avec la nouvelle ligne d'Eglinton de transport en commun rapide de la TTC. La nouvelle station Kennedy sur la ligne de Stouffville assurera la liaison avec la ligne de Scarborough de transport en commun rapide de la TTC, ainsi qu'avec les trajet de métro et d'autobus. L'extension du service sur les lignes de Milton et de Richmond Hill a également reçu l'approbation par suite d'une évaluation environnementale. Les plans pour l'extension du service vers le nord-ouest jusqu'à Georgetown et vers l'est jusqu'à Oshawa faisaient aussi l'objet d'un examen quant à l'incidence possible sur l'environnement. Le procédé d'évaluation environnementale constitue le premier pas vers la construction; dès l'obtention de l'approbation, il sera possible de demander du financement à la province.

À la fin de l'exercice, le gouvernement provincial a donné de l'élan à nos plans

d'extension. Dans une annonce faite au siège social du Réseau GO au centre-ville de Toronto le 30 mars, le Premier Ministre de l'Ontario a souligné les plans de la province pour notre avenir, y compris la remise en service, durant toute la journée, des trains GO sur la ligne Lakeshore, entre Oshawa et Burlington. Ce service comprendra les stations où le service n'était assuré qu'aux heures de pointe depuis juillet 1993 dans le cadre des exigences du contrat social de la province. Il est prévu, dans le plan nommé «Vision GO» que la province achètera la station Union; qu'un train GO fera la navette entre la station Union et Exhibition Place afin de desservir les nouveaux projets de ce quartier et que les liaisons seront meilleures et plus nombreuses entre les services GO et les lignes de métro de la TTC, y compris les stations Kennedy et York City Centre, qui sont déjà à l'étape de la conception. Les plans à long terme, soit pour les 15 à 20 prochaines années, nécessiteront un service plus fréquent et de nouvelles destinations pour les trains et les autobus GO.

Selon notre vision de l'avenir du Réseau GO, les besoins en matière de transport auront été décelés et satisfait de manière efficace et rentable. Nous avons déjà commencé à nous préparer en élaborant un plan de recherche de

marché permanent et élargi. La surveillance continue de l'attitude des passagers nous aidera à trouver de nouveaux marchés et à examiner nos services existants. Nous nous concentrerons sur les destinations et les trajets qui nous permettront de satisfaire les besoins de nos clients dans un contexte vraisemblable de restrictions budgétaires. Notre service d'autobus assumera nécessairement une plus grande responsabilité en matière de transport de banlieue au fur et à mesure que les lieux de travail se déplaceront du centre-ville de Toronto. Les horaires des trains devront être planifiés de manière à posséder la souplesse nécessaire pour satisfaire les clients.

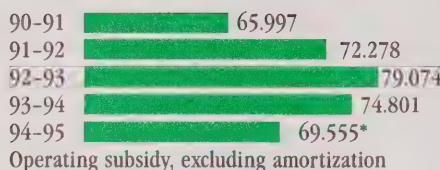
Nous sommes sur le point de faire les premiers pas vers un avenir en évolution. Nous y ferons face avec confiance en étant prêts pour les changements, en cherchant de nouveaux marchés et en réorientant nos priorités vers ceux qui sont les plus prometteurs. Nous sommes sur la bonne voie pour devenir le service axé sur le marché qu'il nous faut être afin de répondre à la demande des consommateurs durant les prochaines années.

Grâce à l'aide d'employés compétents et dévoués et à l'appui continu de la province de l'Ontario, nous envisageons avec confiance l'avenir et le rôle de plus en plus important que nous y tiendrons. □

Five-year comparisons

Subsidy

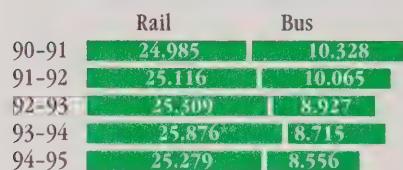
\$ millions



Operating subsidy, excluding amortization

Passenger boardings

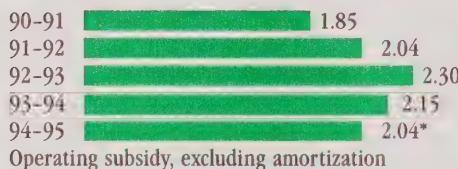
Millions



Contract service excluded

Subsidy per passenger

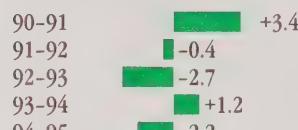
Dollars



Operating subsidy, excluding amortization

System passenger boardings

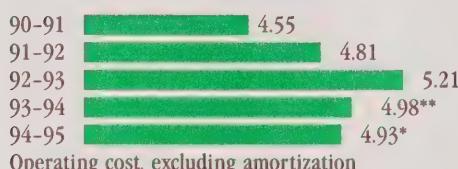
Percentage change over previous fiscal year



Contract service excluded

Cost per passenger

Dollars



Operating cost, excluding amortization

Rail car fleet

Active at year end



Cost recovery

Percentage of operating costs recovered through revenue



Bus fleet

Active at year end



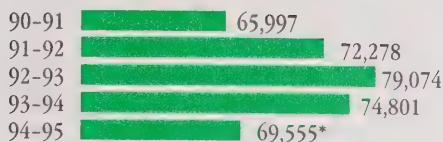
* See note 7 in financial statements

** Revised from 1993-94 annual report

Comparaison quinquennale

Subvention

En millions de dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subvention par passager

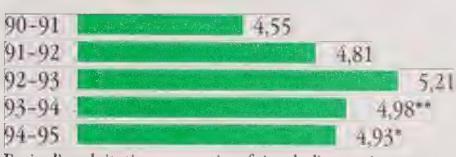
En dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Coût par passager

En dollars



Frais d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Recouvrement des coûts

Pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les revenus

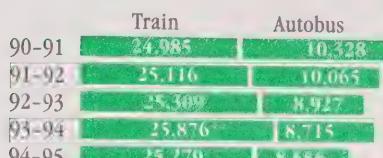


* Se reporter à la note 7 afférente aux états financiers

** Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1993-1994

Embarquements de passagers

En millions

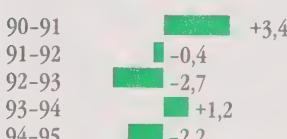


Exception faite des services assurés en sous-traitance

Embarquements de passagers

sur l'ensemble du réseau

Variation du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Statistics

Corridor	Passenger boardings (thousands)			Route kilometres operated (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1994-95	1993-94	% Change	1994-95	1993-94	1994-95	1993-94
Rail							
Lakeshore West	10,327	10,423*	-0.9	63	63	955	1,034
Milton	2,844	2,919	-2.6	50	50	207	207
Georgetown	1,781	1,822	-2.3	47	47	92	93
Bradford	359	374	-4.0	67	67	32	36
Richmond Hill	1,067	1,071	-0.4	34	34	105	108
Stouffville	438	440	-0.5	47	47	45	46
Lakeshore East	8,463	8,827*	-4.1	52	52	771	805
Total	25,279	25,876*	-2.3	360	360	2,207	2,329
Bus							
Hamilton	1,397	1,388	0.6	250	166	3,470	3,632
Milton	219	211	3.8	116	116	559	530
Georgetown	1,234	1,204	2.5	321	321	2,710	2,903
Newmarket**	3,868	4,111*	-5.9	338	337	3,696	4,158*
Uxbridge**	58	73	-20.5	124	124	232	295
Oshawa	1,780	1,728	3	251	188	2,820	2,787
Total	8,556	8,715	-1.8	1,400	1,252	13,487	14,305
System subtotal	33,835	34,591*	-2.2	1,760	1,612	15,694	16,634
Canada's Wonderland contract service	203	209	-2.9	29	29	283	285
System total	34,038	34,800*	-2.2	1,789	1,641	15,977	16,919

* Revised from 1993-94 annual report

** Service reductions in September 1993 and January 1994

Données statistiques

Trajet	Embarquement de passagers (en milliers)		Évolution, en pourcentage	Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1994-95	1993-94		1994-95	1993-94	1994-95	1993-94
Train							
Lakeshore ouest	10 327	10 423*	-0.9	63	63	955	1 034
Milton	2 844	2 919	-2.6	50	50	207	207
Georgetown	1 781	1 822	-2.3	47	47	92	93
Bradford	359	374	-4.0	67	67	32	36
Richmond Hill	1 067	1 071	-0.4	34	34	105	108
Stouffville	438	440	-0.5	47	47	45	46
Lakeshore est	8 463	8 827*	-4.1	52	52	771	805
Total	25 279	25 876*	-2.3	360	360	2 207	2 329
Autobus							
Hamilton	1 397	1 388	0.6	250	166	3 470	3 632
Milton	219	211	3.8	116	116	559	530
Georgetown	1 234	1 204	2.5	321	321	2 710	2 903
Newmarket**	3 868	4 111*	-5.9	338	337	3 696	4 158*
Uxbridge**	58	73	-20.5	124	124	232	295
Oshawa	1 780	1 728	3	251	188	2 820	2 787
Total	8 556	8 715	-1.8	1 400	1 252	13 487	14 305
Total partiel, ensemble du réseau	33 835	34 591*	-2.2	1 760	1 612	15 694	16 634
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	203	209	-2.9	29	29	283	285
Total ensemble	34 038	34 800*	-2.2	1 789	1 641	15 977	16 919

* Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1993-1994

** Service réduit en septembre 1993 et en janvier 1994

Objectives

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

Service area

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Municipality of Metropolitan Toronto.

Board

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

Minister

The Honourable Mike Farnan, Minister of Transportation

Board Members

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Terry Cooke, Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

Gary W. Herrema, Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

Emil Kolb, Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Joyce Savoline, Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks, Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

La mission

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

La sphère d'activité

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, et Hamilton-Wentworth, et la municipalité du Toronto métropolitain.

Le conseil

Le conseil du Réseau GO compte sept membres : le président du conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain.

Le conseil relève directement du ministre des Transports.

Le ministre

L'honorable Mike Farnan, ministre des Transports

Les membres du conseil

David G. Hobbs, président du conseil

Eldred R. King, vice-président du conseil

Président du conseil de la municipalité régionale de York

Terry Cooke, président du conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Gary W. Herrema, président du conseil de la municipalité régionale de Durham

Emil Kolb, président du conseil de la municipalité régionale de Peel

Joyce Savoline, président du conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

Officers & Executive

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Richard C. Ducharme, Managing Director

James A. Brown, Executive Director

Jean M. Norman, Director, Administration

Secretary to the Board

Frances Chung, Director, Finance

Treasurer to the Board

Dirigeants et cadres supérieurs

David G. Hobbs, président du conseil

Eldred R. King, vice-président du conseil

Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation

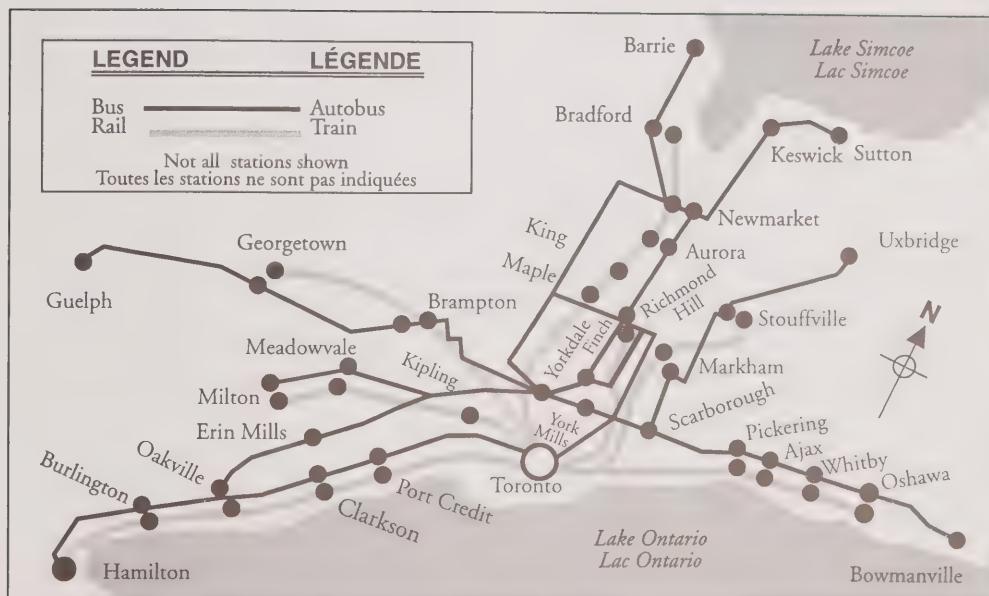
James A. Brown, directeur administratif

Jean M. Norman, directeur, Service de l'administration

Secrétaire du conseil

Frances Chung, directeur, Service des finances

Trésorier du conseil



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1995

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1995

Management's responsibility for financial statements

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a

proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present. These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

David G. Hobbs, Chairman
Eldred R. King, Member

Responsabilité de la direction relativement aux états financiers

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la

préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.

David G. Hobbs, Le Président du conseil
Eldred R. King, Membre du conseil

Auditors' report

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1995 and the statements of equity, operations and deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a

test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1995 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Coopers & Lybrand
Chartered Accountants
Toronto, Ontario
June 7, 1995

Rapport des vérificateurs

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au Vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1994 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle

par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1994, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand
Comptables agréés
Toronto (Ontario)
Le 7 juin 1995

Toronto Area Transit Operating Authority
Balance Sheet as at March 31
 (In thousands of dollars)

Assets	1995	1994
Current assets		
Cash	\$ 9,175	\$ 11,492
Accounts receivable	5,173	11,349
Deposit with Canadian National Railway Company	11,751	9,163
Due from the Province of Ontario	22,325	19,284
Spare parts and supplies	1,572	1,503
Prepaid expenses	1,056	940
	51,052	53,731
Other assets	838	707
Deposit on land purchase (note 2)	54,500	54,500
Capital assets		
Land	95,727	92,730
Buildings and equipment (note 3)	583,512	569,991
Leasehold improvements, net of accumulated amortization of \$4,120 (1994-\$3,248)	13,324	11,184
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$130,969 (1994-\$114,845)	190,641	186,213
Trackwork and installation, net of accumulated amortization of \$12,932 (1994-\$10,574)	34,270	36,585
Construction in progress	53,573	66,456
Viability studies for future expansion	14,491	12,887
	985,538	976,046
	\$ 1,091,928	\$ 1,084,984
Contingencies (notes 2 and 11)		
	Liabilities	
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 42,152	\$ 52,643
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	1,776	1,795
Interest on long-term debt	7,962	-
	51,890	54,438
Long-term debt (note 4)	430,945	431,530
	Equity	
Province of Ontario	609,093	599,016
	\$ 1,091,928	\$ 1,084,984

Signed on behalf of the Members,

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Member

Régie des transports en commun de la région de Toronto

Bilan au 31 mars

(en milliers de dollars)

	Actif	1995	1994
Actif à court terme			
Encaisse	9 175 \$	11 492 \$	
Comptes débiteurs	5 173	11 349	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	11 751	9 163	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	22 325	19 284	
Pièces de rechange et fournitures	1 572	1 503	
Frais payés d'avance	1 056	940	
	51 052	53 731	
Autres éléments d'actif		838	707
Dépôt pour l'achat d'un terrain (note 2)		54 500	54 500
Immobilisations			
Terrains	95 727	92 730	
Bâtiments et matériel (note 3)	583 512	569 991	
Améliorations locatives, déduction faite de			
l'amortissement cumulé de 4 120 \$ (3 248 \$ en 1994)	13 324	11 184	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de			
chemins de fer, déduction faite de l'amortissement			
cumulé de 130 969 \$ (114 845 \$ en 1994)	190 641	186 213	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite			
de l'amortissement cumulé de 12 932 \$ (10 574 \$ en 1994)	34 270	36 585	
Travaux en cours	53 573	66 456	
Études de viabilité d'extension future	14 491	12 887	
	985 538	976 046	
	1 091 928 \$	1 084 984 \$	
Éventualités (notes 2 et 11)			
	Passif		
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges	42 152 \$	52 643 \$	
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	1 776	1 795	
Intérêt sur la dette à long terme	7 962	—	
	51 890	54 438	
Dette à long terme (note 4)		430 945	431 530
	Avoir		
Province de l'Ontario		609 093	599 016
		1 091 928 \$	1 084 984 \$

Au nom des membres,

David G. Hobbs, président du conseil

Eldred R. King, membre du conseil

For the year ended March 31
Statement of equity
 (In thousands of dollars)

	1995	1994
Capital asset equity – beginning of year	\$ 544,516	\$ 953,003
Capital contribution from the Province of Ontario for capital assets	74,242	92,520
Less: Capital contribution transferred to 1994 operating subsidy	–	(5,000)
Amortization of capital contributions	(64,237)	(61,639)
Book value of assets disposed	(513)	(2,838)
Capital asset equity – end of year	554,008	976,046
Repayment of equity to the Province of Ontario	–	(431,530)
	554,008	544,516
Equity contribution from the Province of Ontario		
for debt repayment	585	–
Equity contribution from the Province of Ontario		
for deposit on land purchase	54,500	54,500
Operating subsidy transferred from 1994 capital contribution	–	5,000
Deficit	–	(5,000)
Equity – end of year	\$ 609,093	\$ 599,016

For the year ended March 31
Statement of operations and deficit
 (In thousands of dollars)

	1995	1994
Revenue		
Passenger services		
Commuter revenue	\$ 87,973	\$ 89,838
Contract revenue	4,290	3,614
Sundry revenue (note 6)	5,866	3,521
Gain on sale of capital assets	57	1,654
	98,186	98,627
Expenses		
Salaries and wages	42,432	42,529
Benefits (notes 7 and 9)	5,853	8,641
Transportation and communication	1,623	1,542
Services	20,845	20,057
Materials, supplies and utilities	20,072	20,697
Rail operations	73,804	79,962
	164,629	173,428
Loss from operations before undernoted items	66,443	74,801
Amortization of capital assets	64,237	61,639
Loss before interest on long-term debt	130,680	136,440
Interest on long-term debt	35,020	–
Operating subsidy from the Province of Ontario		
including amortization and interest	165,700	131,440
Loss for the year and deficit	\$ –	\$ 5,000

États financiers

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Avoir

(en milliers de dollars)

	1995	1994
Avoir en immobilisations au début de l'exercice	544 516 \$	953 003 \$
Apport de capital de la province de l'Ontario pour des immobilisations	74 242	92 520
Moins : Apport de capital viré à la subvention d'exploitation de 1994	—	(5 000)
Amortissement de l'apport de capital	(64 237)	(61 639)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(513)	(2 838)
Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice	554 008 \$	976 046 \$
Remboursement de capital à la province de l'Ontario	—	(431 530)
	554 008	544 516
Apport de capital de la province de l'Ontario pour le remboursement de la dette	585	—
Apport de capital de la province de l'Ontario pour un dépôt pour l'achat d'un terrain	54 500	54 500
Subvention d'exploitation virée de l'apport de capital de 1994	—	5 000
Déficit	—	(5 000)
Avoir à la fin de l'exercice	609 093 \$	599 016 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Résultats d'exploitation et déficit

(en milliers de dollars)

	1995	1994
Revenus		
Services aux passagers :		
Transport de banlieue	87 973 \$	89 838 \$
Revenus tirés de contrats	4 290	3 614
Revenus divers (note 6)	5 866	3 521
Gain à la vente d'immobilisations	57	1 654
	98 186	98 627
Dépenses		
Salaires et charges sociales	42 432	42 529
Avantages (notes 7 et 9)	5 853	8 641
Transport et communication	1 623	1 542
Services	20 845	20 057
Matériel, fournitures et services publics	20 072	20 697
Exploitation des trains	73 804	79 962
	164 629	173 428
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	66 443	74 801
Amortissement des immobilisations	64 237	61 639
Perte avant l'intérêt sur la dette à long terme	130 680	136 440
Intérêt sur la dette à long terme	35 020	—
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement et l'intérêt	165 700	131 440
Perte pour l'exercice et déficit	— \$	5 000 \$

For the year ended March 31

Statement of changes in financial position

(In thousands of dollars)

	1995	1994
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss for the year	\$ (165,700)	\$ (136,440)
Non-cash items—		
Amortization	64,237	61,639
Gain on sale of fixed assets	(57)	(1,654)
	(101,520)	(76,455)
Net change in non-cash working capital items	(2,317)	2,922
	(103,837)	(73,533)
Cash provided by (used in) investment activities		
Capital assets additions	(74,242)	(87,520)
Proceeds on capital assets disposals	570	4,492
	(73,672)	(83,028)
Cash provided by financing activities		
(Decrease) Increase in long-term debt	(585)	431,530
Province of Ontario—		
Interest on long-term debt	35,020	—
Operating subsidy	66,443	69,801
Capital contributions	74,242	92,520
Repayment to the Province of Ontario	—	(431,530)
Funding repayment of long term debt	585	—
Capital asset disposition	(513)	(2,838)
	175,192	159,483
Net (decrease) increase in cash	(2,317)	2,922
Cash — beginning of year	11,492	8,570
Cash — end of year	\$ 9,175	\$ 11,492

Pour l'exercice terminé le 31 mars
Évolution de la situation financière
 (en milliers de dollars)

	1995	1994
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte pour l'exercice	(165 700) \$	(136 440) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	64 237	61 639
Gain à la vente d'immobilisations	(57)	(1 654)
	(101 520)	(76 455)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(2 317)	2 922
	(103 837)	(73 533)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(74 242)	(87 520)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	570	4 492
	(73 672)	(83 028)
Liquidités provenant des activités de financement		
(Diminution) augmentation de la dette à long terme	(585)	431 530
Province de l'Ontario :		
Intérêt sur la dette à long terme	35 020	–
Subvention d'exploitation	66 443	69 801
Apport de capital	74 242	92 520
Remboursement à la province de l'Ontario	–	(431 530)
Financement du remboursement de la dette à long terme	585	–
Aliénation d'immobilisations	(513)	(2 838)
	175 192	159 483
(Diminution) augmentation nette de l'encaisse	(2 317)	2 922
Encaisse au début de l'exercice	11 492	8 570
Encaisse à la fin de l'exercice	9 175 \$	11 492 \$

For the year ended March 31, 1995

Notes to financial statements

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment

Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Locomotives and auxiliary power control units overhauls	5 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry - Furniture and fixtures	12 years
- Other	3 - 5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

Viability studies for future expansion represent costs deferred on a project by project basis until the viability of the respective project is determined. When the project is finalized, the costs are amortized based on a specific asset category. If a project is abandoned or the costs are considered to be unrecoverable, the deferred costs are charged to operations in the year the determination is made.

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets. The Province has authorized the use of capital contributions for certain types of operating expenses.

(e) Foreign currency translation

Long-term monetary liabilities are translated to Canadian dollars at rates of exchange in effect at the end of the period. Unrealized exchange gains or losses arising on translation are deferred and amortized over the remaining terms of the liabilities.

2. Deposit on land purchase

Under the terms of an agreement with Canadian National Railway Company for the acquisition by the Authority of the Danforth Rail Yards, the purchase price of \$54,500 was placed in trust, with interest to the benefit of the vendor, pending completion and approval of an environmental assessment review. In December 1994, the Authority exercised its right to terminate the agreement and the vendor has indicated that it will commence proceedings to receive the purchase price or obtain damages. The parties have agreed that the purchase price should remain in trust until the matter is resolved or litigation completed and that the interest earned by the trust is retained by the trust pending resolution of the matter. The Authority's counsel believes that the Authority is entitled to the return of the purchase price under the terms of the purchase agreement. The gain or loss, if any, from an unfavourable settlement will be accounted for in the year of settlement.

3. Buildings and equipment

	1995		
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$166,617	\$ 46,385	\$120,232
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	136,571	34,780	101,791
Other railway rolling stock	421,294	129,325	291,969
Buses	43,979	24,138	19,841
Parking lots	51,935	13,273	38,662
Sundry	40,585	29,568	11,017
	\$860,981	\$277,469	\$583,512

	1994		
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$143,038	\$37,830	\$105,208
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	122,543	32,499	90,044
Other railway rolling stock	419,231	111,735	307,496
Buses	43,508	20,727	22,781
Parking lots	43,101	10,056	33,045
Sundry	36,003	24,586	11,417
	\$807,424	\$237,433	\$569,991

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1995 was \$1,980 (1994-\$1,834).

4. Long-term debt

At the request of the Ontario Minister of Finance, the Authority entered into a financing transaction on March 31, 1994. Under the terms of the transaction, substantially all the locomotives and bi-level cars were sold for \$431,530 (U.S. \$311,867) and immediately repurchased from the same counterparty at the same price under a conditional sales contract maturing on July 1, 2006. The proceeds from the sales were returned to the Province of Ontario net of transaction costs of \$4,271. The transaction has been accounted for as a collateralized financing. The debt of \$431,530 is collateralized by the locomotives and bi-level cars. The Authority retains the right to use the locomotives and bi-level cars, and is liable for maintenance and all other associated obligations. The Authority cannot lease or sell the locomotives and bi-level cars without the prior written consent of the counterparty to the debt obligation. In addition, the Authority is liable for any costs which reduce the other parties' return on the financing.

Under the agreement the Authority has agreed to repay the obligation and interest thereon over the next twelve years. The loan balances will also increase in certain periods.

Contract number	Maximum loan	Average interest rate %	Balance at March 31/95	Balance at March 31/94	Collateral
1	US\$ 14,487	7.27536	US\$ 14,266	US\$ 14,206	Bi-level cabs & coaches
2	108,926	7.26143	106,526	106,089	Bi-level cabs & coaches
3	23,794	7.38419	23,478	23,361	Locomotives
4	70,319	7.28488	68,086	67,714	Bi-level cabs & coaches
5	60,702	7.36798	57,905	58,739	Bi-level coaches
6	41,926	7.39563	41,021	41,758	Locomotives
US\$ 320,154			US\$ 311,282	US\$ 311,867	
Translated to Canadian dollars at			1.3990	1.3837	
			Cdn\$ 435,482	Cdn\$ 431,530	
Deferred foreign exchange			(4,537)	—	
			430,945	431,530	

The annual payments (borrowings) in US dollars the Authority is required to make over the next five years are as follows:

	Principal repay (borrow)	Interest	Total
1995-1996	US\$ (1,654)	US\$ 22,800	US\$ 21,146
1996-1997	(2,052)	22,923	20,871
1997-1998	(1,708)	23,067	21,359
1998-1999	(1,397)	23,186	21,789
1999-2000	334	23,271	23,605
After March 31, 2000	317,759	147,799	465,558
	US\$ 311,282	US\$ 263,046	US\$ 574,328

Pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, between the Province and the Authority, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the above debt obligation and interest when payments fall due.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

	1995	1994
Interest income	\$ 630	\$ 501
Rentals – rolling stock	2,027	200
Rentals – space	1,664	1,640
Advertising revenue	508	516
Commissions – ticket sales	520	542
Other	517	1,085
Write-off of other assets	—	(963)
	\$ 5,866	\$ 3,521

7. Expenses

Of the total expenses \$152,917 (1994-\$157,753) is targeted as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1995, total revenue amounted to \$98,186 (1994-\$98,627) and represents a recovery of 64.2% (1994-62.5%) of the recoverable expenses. The 1995 total expense is calculated as though the Authority was required to remit the \$3,506 of pension contribution (note 9).

8. Commitments**Leases**

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1995-1996	\$ 5,349
1996-1997	4,850
1997-1998	4,242
1998-1999	3,461
1999-2000	2,767
Thereafter	31,552
	\$ 52,221

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund (PSPF) and the Ontario Public Service Employees' Union Pension Fund (OPSEU Pension Fund) established by the Province of Ontario. The Ontario Public Service Employees' Union Pension Act, 1994 provides for a reduction of the employers' contributions to the PSPF and the OPSEU Pension Fund for each of the three fiscal years ending 1995-1997. For the current year, the impact of these reductions on the benefits expense and operating subsidy was approximately \$3,506.

10. Board remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately forty-two thousand dollars during the fiscal year (1994-thirty-six thousand dollars).

11. Retail Sales Tax Assessment

The Authority has received a draft notice of assessment from the Ministry of Finance in the amount of \$6,850 for the retail sales tax on contracted labour at the railway maintenance plant. The Authority believes this labour is not subject to retail sales tax and has contacted the appropriate authorities to have the assessment cancelled. The loss, if any, will be accounted for in the year of settlement. □

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1995

Notes afférentes aux états financiers

(en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

(a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du prix coûtant et du coût de remplacement.

(b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au prix coûtant.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Révisions des locomotives et des groupes électrogènes	5 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations des droits de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

Les études de viabilité de l'extension future représentent les coûts reportés par projet jusqu'à ce que la viabilité de chaque projet soit établie. Lorsque le projet est achevé, les coûts sont amortis selon une catégorie d'éléments d'actif spécifique. Si un projet est abandonné, les coûts reportés sont portés aux résultats d'exploitation l'exercice durant lequel la décision est prise.

(c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

(d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes.

(e) Conversion des devises

Les éléments de passif à long terme sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou les pertes de change non matérialisés sont reportés et amortis sur la durée restante des éléments de passif.

2. Dépôt pour l'achat d'un terrain

Aux termes d'un contrat conclu avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en vue de l'acquisition des cours de triage Danforth par la Régie, le prix d'achat de 54 500 \$ a été déposé en fiducie et porte intérêt au profit du vendeur en attendant l'achèvement et l'approbation d'une évaluation environnementale. En décembre 1994, la Régie a exercé son droit de résilier le contrat, et le vendeur a indiqué qu'il entamera une poursuite afin d'obtenir le prix d'achat ou des dommages-intérêts. Les parties ont convenu que le prix d'achat devait être gardé en fiducie jusqu'à ce que la question ou le litige soit réglé et que les intérêts gagnés par la fiducie devaient être conservés par la fiducie jusqu'à ce quell'affaire soit réglée. Selon l'avocat de la Régie, cette dernière a droit au remboursement du prix d'achat en vertu du contrat d'achat. Le gain ou la perte, le cas échéant, découlant d'un règlement défavorable sera comptabilisé l'exercice du règlement.

3. Bâtiments et matériel

	1995		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	166 617 \$	46 385 \$	120 232 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	136 571	34 780	101 791
Autre matériel roulant des chemins de fer	421 294	129 325	291 969
Autobus	43 979	24 138	19 841
Terrains de stationnement	51 935	13 273	38 662
Autres	40 585	29 568	11 017
	860 981 \$	277 469 \$	583 512 \$

	1994		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	143 038 \$	37 830 \$	105 208 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	122 543	32 499	90 044
Autre matériel roulant des chemins de fer	419 231	111 735	307 496
Autobus	43 508	20 727	22 781
Terrains de stationnement	43 101	10 056	33 045
Autres	36 003	24 586	11 417
	807 424 \$	237 433 \$	569 991 \$

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers d'immobilisations. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1995 s'élève à 1 980 \$ (1 834 \$ en 1994).

4. Dette à long terme

À la demande du Ministre des Finances de l'Ontario, la Régie a conclu une opération de financement le 31 mars 1994. Aux termes de l'opération, la presque totalité des locomotives et des voitures-coach à deux étages a été vendue pour 431 530 \$ (311 867 \$ US) et immédiatement rachetée de la même contrepartie, au même prix, en vertu d'un contrat de vente avec réserve de propriété échéant le 1^{er} juillet 2006. Le produit de la vente a été remis à la province de l'Ontario, déduction faite des frais de 4 271 \$ liés à l'opération. L'opération a été comptabilisée à titre de financement garanti. La dette de 431 530 \$ est garantie par les locomotives et les voitures-coach à deux étages. La Régie conserve le droit d'utiliser les locomotives et les voitures-coach à deux étages et elle est responsable de l'entretien et de toute autre obligation connexe. La Régie ne peut pas louer ni vendre les locomotives et les voitures-coach à deux

étages sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de la contrepartie à la créance. En outre, la Régie est responsable de tous les coûts qui réduisent le rendement du financement pour les autres parties.

Aux termes de l'entente, la Régie a convenu de rembourser l'obligation et les intérêts y afférents durant les douze prochains exercices. Les soldes des emprunts augmenteront également durant certaines périodes.

Numéro de contrat	Emprunt maximal	Taux d'intérêt moyen %	Solde au 31 mars 1995	Solde au 31 mars 1994	Garantie
1	14 487 \$ US	7,27536	14 266 \$ US	14 206 \$ US	Cabines et voitures-coach à deux étages
2	108 926	7,26143	106 526	106 089	Cabines et voitures-coach à deux étages
3	23 794	7,38419	23 478	23 361	Locomotives
4	70 319	7,28488	68 086	67 714	Cabines et voitures-coach à deux étages
5	60 702	7,36798	57 905	58 739	Voitures-coach à deux étages
6	41 926	7,39563	41 021	41 758	Locomotives
320 154 \$ US			311 282 \$ US	311 867 \$ US	
Taux de conversion en dollars canadiens			1,3990	1,3837	
			435 482 \$ CA	431 530 \$ CA	
Montant reporté au titre des devises			(4 537)	-	
			430 945 \$ CA	431 530 \$ CA	

Les paiements (emprunts) annuels en dollars américains que la Régie doit effectuer au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Remboursement (emprunt) de capital	Intérêt	Total
1995-1996	(1654) \$ US	22 800 \$ US	21 146 \$ US
1996-1997	(2 052)	22 923	20 871
1997-1998	(1 708)	23 067	21 359
1998-1999	(1 397)	23 186	21 789
1999-2000	334	23 271	23 605
Après le 31 mars 2000	317 759	147 799	465 558
	311 282 \$ US	263 046 \$ US	574 328 \$ US

Conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, conclu entre la province et la Régie, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance et les intérêts lorsque le paiement est exigible.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1995	1994
Intérêts créditeurs	630 \$	501 \$
Location de matériel roulant	2 027	200
Location de surfaces	1 664	1 640
Revenu de publicité	508	516
Commissions sur les ventes de billets	520	542
Autres	517	1 085
Radiation d'autres éléments d'actif	—	(963)
	5 866 \$	3 521 \$

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 152 917 \$ (157 753 \$ en 1994) pourront être recouvrés en partie des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1995, le total des revenus s'élève à 98 186 \$ (98 627 \$ en 1994), soit un recouvrement de 64,2 % (62,5 % en 1994) des dépenses recouvrables. Le total des dépenses pour 1995 est calculé comme si la Régie était tenue de rembourser une cotisation de 3 506 \$ aux régimes de retraite (note 9).

8. Engagements

Contrats de location

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

1995-1996	5 349 \$
1996-1997	4 850
1997-1998	4 242
1998-1999	3 461
1999-2000	2 767
Par la suite	31 552
	52 221 \$

9. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires («RRF») et du Régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario (régime de retraite du SEFPO) établis par la province de l'Ontario. Aux termes de la Loi sur le régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario de 1994, une réduction des cotisations patronales au RRF et au régime de retraite du SEFPO est prévue pour chacun des trois exercices se terminant de 1995 à 1997. Pour l'exercice, l'incidence de cette réduction sur les dépenses liées aux avantages et sur les subventions d'exploitation s'est établie à environ 3 506 \$.

10. Rémunération du conseil

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ quarante-deux mille dollars (trente-six mille dollars en 1994).

11. Cotisation à l'égard de la taxe de vente au détail

La Régie a reçu du ministère des Finances un avis de cotisation provisoire de 6 850 \$ à l'égard de la taxe de vente au détail sur les travaux donnés en contrat à l'atelier d'entretien de chemins de fer. La Régie croit que cette main-d'oeuvre n'est pas assujettie à la taxe de vente au détail et elle a communiqué avec les autorités compétentes afin de faire annuler la cotisation. La perte, le cas échéant, sera comptabilisée l'exercice du règlement. □



CAZON
DT160
- A56

Publications

Our business is you



95
96

En affaires pour vous

GO Transit annual report for the year ended March 31, 1996
Rapport annuel du Réseau GO pour l'exercice terminé le 31 mars 1996

Toronto Area Transit Operating Authority



Regie des transports en commun de la region de Toronto

GO Transit • Réseau GO
Annual report Rapport annuel
1995-96 1995-1996



GO Transit
20 Bay Street, Suite 600
Toronto, Ontario, Canada M5J 2W3
Telephone: (416) 869-3600
Facsimile: (416) 869-3525



Réseau GO
20, rue Bay, bureau 600
Toronto (Ontario) Canada M5J 2W3
Téléphone : (416) 869-3600
Télécopieur : (416) 869-3525

ISSN 1188-3782

© Queen's Printer for Ontario, 1996
Photos: GO Transit
Printed on recycled paper



© Imprimeur de la Reine pour l'Ontario, 1996
Photographies : Réseau GO
Imprimé sur du papier recyclé

*Table of
contents**Table des
matières*

Transmittal	4	Présentation
Message from the Chairman of the Board and the Managing Director	6 7	Message du président du Conseil et du directeur général de l'exploitation
Managing Director's report	8 16	Message du directeur général de l'exploitation
25 years on the road	14	Sur la route depuis 25 ans
Five-year comparisons	22 23	Comparaison quinquennale
Statistics	24 25	Données statistiques
The organization	26	La société
Management's responsibility for financial statements	28	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	29	Rapport des vérificateurs
Financial statements	30 31	États financiers
Notes to financial statements	36 40	Notes afférentes aux états financiers

To the Honourable Al Palladini
Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1995-96 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance, a special relationship which we at GO Transit hope will continue to grow.

Respectfully submitted,

David G. Hobbs
Chairman, GO Transit

À l'honorable Al Palladini
Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1995-1996 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO; nous espérons que la qualité des rapports qu'entretiennent nos deux organismes se renforcera encore davantage dans l'avenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

David G. Hobbs
Président du Conseil du Réseau GO

To the Honourable Henry N.R. Jackman
Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1996.

Respectfully submitted,

Al Palladini
Minister of Transportation

À l'honorable Henry N.R. Jackman
Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1996.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenant-gouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

Al Palladini
Ministre des Transports



The Chairman and the Board of GO Transit

From left to right: Joyce Savoline; Emil Kolb; Terry Cooke; James Witty; Alan Tonks; David Hobbs, Chairman; Eldred King, Vice-Chairman

Le président du Conseil et le Conseil d'administration du Réseau GO

De gauche à droite : Joyce Savoline; Emil Kolb; Terry Cooke; James Witty; Alan Tonks; David Hobbs, président; Eldred King, vice-président

The business of change

Like agencies and corporations across Ontario, GO Transit has been going through a process of change – a change in the way we do business, and a change in the way we see ourselves.

At year's end, we had deferred most of our expansion programs until funding becomes available, and we had implemented plans designed to offer better service to more customers, at less cost to taxpayers. We focused on our core bus and train services, making them better and more efficient, and more attractive to new riders.

Since our beginnings as a single rail line in 1967, we've been proud to report at each year's end on the new services we've introduced. Meeting the future demands of the Greater Toronto Area's transit riders has always been and will continue to be one of our foremost priorities. Our challenge now is to focus on current commitments while keeping a watchful eye to the future – to concentrate on making what we operate today and in the coming years a viable, customer-driven service.

There were milestones to celebrate this year: we marked the 25th anniversary of GO Bus service, and the 12th year of our GO Bus rodeo, our annual staff competition. These milestones are important both as markers of time, and as indicators of the popularity of the kind of flexibility our interregional services can offer.

Once again, our bus drivers came away with North America's most coveted bus safety award for having the best safety record and programs in our class. The Hamilton GO Centre was all but complete at year's end. And accessible train service was officially launched at several GO stations including the network's hub, Union Station – our thanks to our Accessibility Advisory Committee, a group of travellers with disabilities who were instrumental in the development of our accessible service.

It is the continued loyalty and proficiency of our staff which made these turning points possible. Our sincere thanks to them for their dedication; because of it, we are prepared now to meet the challenges of the years ahead, and the new directions in which they may take us.

At year's end, we had begun to define a long-term marketing strategy that will identify the most viable role for us in the marketplace of the future. And we stepped up our efforts to work in partnership with municipalities and private organizations to share the cost of providing services to our communities.

But the new focus on streamlining, conserving, and creating new markets has not changed our commitment to meeting the travelling needs of all our customers efficiently and safely. To that we pledge our steadfast commitment, for now and for the future.

David G. Hobbs
Chairman, GO Transit

Richard C. Ducharme
Managing Director

Une entreprise de changements

Le Réseau GO, tout comme les autres organismes et sociétés de l'Ontario, traverse une période de changements. Des changements de perception des affaires et de nous-mêmes.

À la fin de l'exercice, nous avions reporté la plupart de nos programmes d'expansion tant que le financement n'était pas disponible, et nous avions mis en place des programmes élaborés pour offrir un meilleur service à une clientèle accrue, à un coût moindre pour les contribuables. Nous avons mis l'accent sur nos principaux services d'autobus et de train; nous les avons améliorés et nous les avons rendus plus efficaces et plus attrayants pour les nouveaux passagers.

Depuis nos débuts en 1967, alors que nous ne possédions qu'une seule ligne de chemin de fer, nous sommes fiers de présenter nos nouveaux services à la fin de chaque exercice. Satisfaire la demande future des passagers de la région du Grand Toronto a toujours été et demeure l'une de nos principales priorités. Maintenant, notre défi est de nous concentrer sur nos engagements actuels tout en gardant un oeil attentif sur l'avenir, c'est-à-dire nous consacrer à rendre le service que nous exploitons maintenant et dans les années à venir viable et orienté sur la clientèle.

L'exercice a été ponctué de faits marquants à célébrer : le 25^e anniversaire du service d'autobus GO et la douzième année de la compétition annuelle des employés, le roadéo d'autobus GO. Ces faits marquants sont importants à la fois parce qu'ils servent à souligner les événements importants et à évaluer la popularité du genre de souplesse offerte par nos services interrégionaux. Une fois de plus, nos chauffeurs d'autobus ont

remporté le prix de la sécurité du transport par autobus le plus convoité pour la meilleure fiche et les meilleurs programmes en matière de sécurité de notre catégorie. Le centre GO d'Hamilton était presque terminé à la fin de l'exercice. Les services de trains accessibles aux passagers en fauteuil roulant ont été lancés officiellement dans plusieurs stations GO, y compris à la plaque tour-nante de notre réseau, la station Union, avec l'aide du comité consultatif sur l'accessibilité, composé d'un groupe de passagers handicapés grâce auquel notre service leur est devenu accessible.

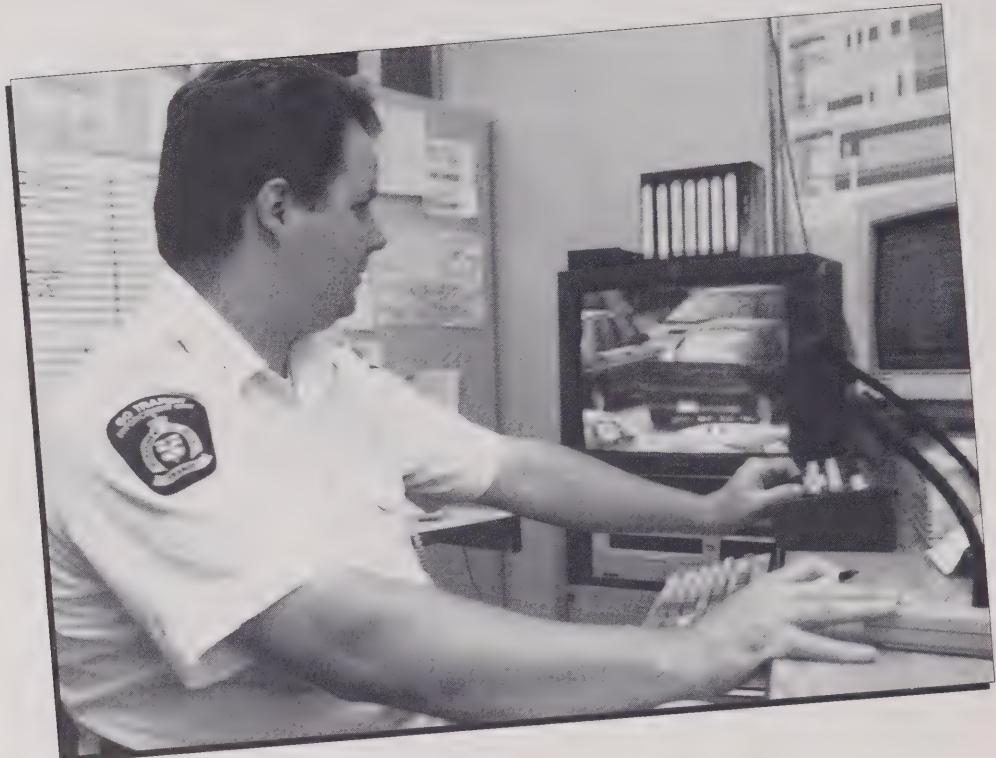
La loyauté constante ainsi que la compétence de nos employés ont rendu ces points tournants possibles. Nous leur exprimons toute notre gratitude pour leur dévouement, qui nous permet de faire face aux défis des années à venir et de suivre les nouvelles directions vers lesquelles ces défis nous mèneront.

À la fin de l'exercice, nous avions commencé à définir une stratégie de marketing à long terme pour identifier le rôle le plus viable que nous pouvons jouer dans le marché de l'avenir. Nous avons également intensifié nos efforts pour travailler en partenariat avec les municipalités et les organismes privés afin de partager le coût des services offerts à nos communautés.

Cependant, le nouvel accent mis sur la rationalisation, la conservation et la création de marchés n'a rien changé à notre engagement de répondre aux besoins de notre clientèle en matière de transport d'une manière efficace et sécuritaire. Nous nous y engageons fermement, pour maintenant et pour l'avenir.

Richard C. Ducharme
Directeur général de l'exploitation

David G. Hobbs
Président du Conseil du Réseau GO



8

Transit Enforcement Officer Gord McHugh monitors a GO station parking lot from the Enforcement dispatch office in Mississauga, west of Toronto.

L'agent de surveillance, Gord McHugh, surveille le stationnement d'une station GO à partir du bureau de la régulation à Mississauga, à l'ouest de Toronto.

Safety

A year of pride

The safety of the more than 130,000 passengers who use our system every weekday, as well as hundreds of employees, is a responsibility we work every day to uphold.

Communication and evaluation are the key words in keeping our rail system the safest it can be. Last year we were the first commuter rail system in Canada to join the American Public Transit Association's rail safety audit program. Members of the network, who join voluntarily, exchange information on the latest and most accepted rail safety standards, and are evaluated by APTA's review committee. The first review of our policies and practices took place in 1995, with positive results. The evaluation showed that our current level of safety management is high, and it also suggested some areas that could be improved upon. At year's end, we had already developed corrective action plans and had begun implementation. The next audit is scheduled for 1998.

Our bus rodeo is a big part of our ongoing bus safety program. We're proud to have won — for the third time in four years — the American Public Transit Association's highest award for bus safety in our class. This competition recognizes North American transit systems with the best safety records and programs for drivers. We were also recognized in 1995 by the Canadian Urban Transit Association, whose recognition of our safety practices came in the form of two awards, one for driver safety and one for industrial safety.

We continued to promote children's safety with our involvement in Durham Region's Kids' Safety Village, a miniature town devoted to the education of children. It features a miniature GO Train station, buildings, roadways, traffic lights, and an operational railway crossing. An estimated 15,000 schoolchildren a year will learn about the dangers of cars, trains, and trespassing on railway property by visiting the kid-size village.

Customer concerns about vandalism and theft of vehicles in parking lots led us to investigate the use of closed-circuit television systems. As a trial, parking lot CCTV systems were installed in two lots, and early results were encouraging, as reported incidents of vehicle-related crime were significantly lowered. In addition, security cameras were installed to monitor the ticket sales area at a number of stations.

CCTV cameras were also being tried at some stations in combination with a motion detection system to enhance passenger safety. Passengers waiting for trains are advised to stay back of the yellow platform line by an announcement triggered just before the train arrives.

Our program to ensure that passengers are aware of safety features and emergency procedures while on board the train also continued, and at year's end a video explaining these features and how to use them was completed and on view at Union Station, the hub of our GO Train network.

Customers

Little things mean a lot

We made progress on a number of improvements for customers in the past year. Our policy allowing bicycles on off-peak trains was in the process of being changed to allow bikes to also be brought on board rush-hour trains heading against the flow of commuter traffic. To further enhance passenger and public safety, regulations prohibiting rollerskating, in-line skating, and skateboarding on our property were approved by GO's Board this year.

Congestion at some of our most popular parking lots has long been a source of frustration to our passengers. But with property in the GTA at a premium, quick fixes have not been possible. At Pickering GO station, however, we were able to purchase some property a few minutes' walk from the station, providing another 255 parking spaces for patrons. Pickering's parking capacity had been severely strained since July 1993, when all-day Lakeshore train service was trimmed back to terminate at Pickering and Oakville in off-peak hours.

At year's end, our plans to install cellular phones on GO Trains were in full swing. Initially, two phones were to be installed in each of our 33 trainsets for a six-month trial. Installation was set to begin in mid-1996. On the buses, an upgrading of interiors and seats on a portion of our fleet

was started this year, and will give passengers a more comfortable ride. Some of the buses affected have been in service for more than 18 years; the improvements are designed to extend bus life by another three to five years.

Making travelling easier for customers is an ongoing objective for our staff. In early 1996, three stations were added to the list of those accepting credit cards, and tickets and passes can now also be purchased using debit cards at those stations. And additional coffee kiosks and vending machines were planned for several stations and terminals to make our patrons as comfortable as possible while waiting for their bus or train.

While we were busy initiating some programs, we were putting the finishing touches on others. We completed the initial phases of our rail accessibility program, providing accessible GO Train service to passengers using mobility devices like wheelchairs and scooters. The service was officially launched in June with a dedication ceremony attended by staff, dignitaries, and members of our Accessibility Advisory Committee, representing travellers with disabilities. The committee advised GO on accessible railcar layout and boarding methods, ticket booth design, elevator features, staff awareness, and training issues.



A portable bridge placed between the accessible mini-platform and the railcar makes our train service accessible to passengers using mobility devices like wheelchairs and scooters.

Un pont mobile entre la mini-plateforme accessible et le train rend notre service de trains accessible aux passagers se déplaçant en fauteuil roulant ou en fauteuil tricycle.

Service

New directions

Having met our budget targets responsibly, we were in a positive fiscal position by year's end, but not without additional changes to our organization and our service.

Our administrative and management ranks were depleted by nearly a third in September 1995, streamlining overhead. Also in the fall, and again in January and March 1996, we implemented service changes designed to save operating costs yet minimally affect patrons' travel patterns; and in October 1995 we introduced a fare increase, our first since July 1993.

Perhaps the biggest change, though, was a less visible one. We adjusted our focus, our way of approaching what we are and what we do. Without ignoring basic travel needs, we've very much become the market-driven organization we envisioned only a year ago. A step at a time – streamlining, focusing on our core business, setting out to develop a concise marketing plan – we've embraced the precept of operating even more like a business than we have in the past, without losing sight of our responsibilities to the public and the communities we serve.

Ridership this year was steady, declining only slightly, about 1% from last year, and the October fare increase offset some of the revenue lost from the dip in passenger numbers. Train ridership was stable despite a reduction in the number of railcars on some trains, a move that is projected to save more than \$1 million annually in operating costs. Across the train network, some trips

were discontinued or amalgamated with others to save costs. The cancellation of Milton off-peak train service in January 1996 was responsible for some of the ridership decline, although an increase in bus service out of Union Station to this corridor more than made up for the loss by increasing the number of bus passengers. And train ridership to Stouffville rose when we rescheduled one of our evening trains to a more attractive departure and arrival time.

Bus ridership declined about 1% from last year, a strong indication that little ridership was lost due to the effects of service adjustments. Generally low ridership and duplication of service by municipal transit prompted us to discontinue our Scarborough-Uxbridge bus service, the only instance in which a route was lost entirely. Also contributing to loss of bus ridership was the cancellation of weekday peak-period GO Bus service between Oshawa Bus Terminal and the Oshawa GO Train station; this portion of our bus route was taken over by the area's local carrier, Oshawa Transit.

Development of marketing plans for the coming years became a top priority this year. A key element was input from staff; the key focus was identifying our successes and building on them, continuing to improve customer service, and further developing our relationships with government, transit, and local communities. At year's end we were ready for staff and management reviews of the strategic plans.

Community

Partners in change

Only through collaboration with the municipalities in our service area can we shape our service for the future needs of the GTA. GO has always worked closely with its municipal and regional partners, and this past year was no exception, as we worked together to create and celebrate for the benefit of the community.

The development of the Hamilton GO Centre, including site selection, track and signal upgrades, and the restoration of the station building, were all a result of our close partnership with community representatives. The new downtown terminus for GO Bus and GO Train service, as well as for city and intercity buses, was a month away from opening for service at year's end. The wheelchair-accessible centre was once the site of the pioneer Toronto, Hamilton & Buffalo railway, and now contains bus bays, a passenger waiting room, and a restored heritage station building. An architectural landmark for the area, the original building opened in 1933, and the reconstruction has preserved its unique *art moderne* look. Originally expected to open in 1995, the centre's construction was delayed by complications in the building restoration, not unusual in heritage renovations. The project was well under way when budget constraints put other transit expansions on hold in the summer of 1995.

The Maple station building is also being restored by GO, working in cooperation with the town; also in York Region, we celebrated with the communities along Yonge Street the busy road's 200th birthday in early 1996 – our 1995 bus driver of the year represented GO at an official ceremony kicking off the celebrations.

We expect municipalities will have more autonomy and responsibility for GO's operation in the future. Our fare integration program with municipal transit systems, which saw GO and the Ministry of Transportation subsidizing local fares to GO stations, has for the last 15 years connected us with our communities. This year we laid the groundwork for an even closer partnership, one in which the share of the financial load is distributed more evenly. We opened the issue of fiscal responsibility for the fare integration program for

discussion with local transit systems, and their response was a positive one. By year's end, the terms of new agreements were about to be negotiated, with the emphasis on greater municipal participation.

We also started a new kind of partnership last year by turning the operation of our bus shelters over to the communities which benefit from our service. The result has been a "win-win" situation – GO can no longer cover maintenance on shelters across a far-flung network with a reduced staff; municipalities can turn the shelters into revenue-generating resources.

Initial work was begun this year to steer station management in the same direction, giving communities more involvement in the operation of our station facilities such as bus loops and parking lots. Like the transfer of bus shelter ownerships, the move toward shared custody of stations is also designed to create business opportunities for the municipalities, and a cost-savings avenue for GO.

These shifts in ownership of GO's resources will chart new territory in our business relationships, including those with the private sector. This year display space at Union Station provided companies with a place to show off their products in return for a modest revenue-generating opportunity for GO. And at year's end, work had begun on a plan to introduce GO Train and GO Bus exteriors as a new advertising medium.

Next year we celebrate 30 years in business, a milestone we will be proud to commemorate. And as we move closer and closer to the dawn of a new century, the hard work of the past and our visions for the future will prepare us to be the service we will need to be. The challenge we face is one that will be faced by organizations across the province – to continue our focus on marketing and developing new business opportunities. But while we highlight the roles of communities and private enterprise, we must also focus inward, on our staff and our passengers. It is only through the loyalty and dedication of our employees to their customers that we will be prepared for the future and our integral role in fostering the vitality of the communities we serve.

25 years on the road

Our first, 15-bus fleet rolled out on September 8, 1970. Today, our fleet of 184 buses carries 28,000 passengers on an average weekday, and makes over 1,000 trips daily. In the early 1970s, the service grew from an extension of our Lakeshore train line to a feeder service, dropping passengers off at GO Train and subway transfer points. The bus system's nerve centre, Steeprock Bus Garage, opened in 1979, and provides a full range of maintenance, repair, cleaning and fuelling services for the GO Bus fleet. We opened a second facility in 1992, a 42-bus storage site with maintenance and fuelling services at Newmarket, just north of Toronto, one of our most popular termination points.

To keep their skills well-honed, our bus staff take defensive and professional driver improvement courses, and participate in our GO Bus rodeo, a yearly test of safe-driving and mechanical skills. To enter the rodeo, drivers must have logged at least 1,000 hours of driving time

without a preventable accident. This year, 228 of 275 drivers were eligible to compete.

Transportation is vital to our economy, and the people who keep our country on the move have an important role to play. National Transportation Week is a tribute to the people who contribute to transportation in Canada, members of the industry and those who have made significant contributions to transportation. In 1995, one of our bus drivers received an NTW Ontario award of valor, and a GO retiree was the recipient of the first national award of achievement for career contributions to transit.

Congratulations to our Newmarket corridor bus drivers, who won our ongoing system-wide safe-driving competition in 1995. The drivers won with a record of only four preventable and 11 non-preventable accidents. Overall, GO's drivers posted a 20% reduction in accidents last year compared to 1994.

Sur la route depuis 25 ans

Le 8 septembre 1970 marque la sortie de notre premier parc, alors de quinze autobus. Aujourd'hui, nos 184 autobus transportent en moyenne 28 000 passagers les jours de semaine et ils effectuent plus de 1 000 trajets quotidiennement. Au début des années soixante-dix, le service a été étendu de la ligne Lakeshore à un service d'apport afin de mener les passagers à des stations de transfert aux trains GO et au métro. L'entretien, les réparations, le nettoyage et l'avitaillement du parc d'autobus GO sont effectués au garage d'autobus Steeprock, centre nerveux du réseau d'autobus, ouvert en 1979. Un autre garage a été ouvert en 1992 à Newmarket, au nord de Toronto, l'un de nos terminus les plus achalandés. Il est possible d'y stationner 42 autobus et des services d'entretien et d'avitaillement y sont effectués.

Afin de conserver leurs compétences à jour, nos chauffeurs d'autobus suivent des leçons de conduite préventive et des cours de perfectionnement pour chauffeurs professionnels, et ils participent à notre roadéo d'autobus GO, une épreuve annuelle de sécurité routière et de compétences en matière de mécanique. Pour

participer, les chauffeurs doivent compter au moins 1 000 heures de conduite sans accident évitable. Cette année, 228 chauffeurs sur 275 étaient admissibles.

Le transport est essentiel à notre économie et les gens grâce à qui il est possible de se déplacer dans notre pays jouent un rôle important. La Semaine nationale des transports vise à rendre hommage aux membres de ce secteur d'activité et à ceux qui contribuent ou ont contribué substantiellement au transport au Canada. En 1995, dans le cadre de la Semaine nationale des transports, l'un de nos chauffeurs d'autobus a reçu le prix ontarien de la bravoure et un retraité du Réseau GO a reçu le premier prix national de la réalisation pour sa contribution au transport en commun.

Nous félicitons les chauffeurs d'autobus du corridor Newmarket, qui ont remporté la palme lors de notre compétition de sécurité routière en 1995. Leur victoire est attribuable à leur fiche de sécurité ne comportant que quatre accidents évitables et onze accidents inévitables. En tout, les chauffeurs d'autobus GO ont enregistré une réduction de 20 % du nombre d'accidents l'an dernier par rapport à ceux de 1994.



The 1970s were a time of great growth for GO Bus service. Feeder buses began running, connecting the Lakeshore trains at the western terminus, Oakville, with Hamilton. A similar service was instituted in the east, connecting Pickering with Oshawa. Here, passengers board at Burlington's former Guelph Line terminal.

Les années soixante-dix ont été marquées par une croissance exceptionnelle pour le service d'autobus GO. Les autobus de liaison ont été mis en fonction, reliant le terminus de l'ouest des trains de la ligne Lakeshore situé à Oakville à la ville d'Hamilton. Un service similaire a été établi dans le secteur est, reliant Pickering à Oshawa. Des passagers montent à bord à l'ancien terminus Guelph Line de Burlington.

Efficient and popular, our "train-bus" service (buses that cover train routes when the trains don't run) was expanded in the 90s. Buses between downtown Toronto and certain GO Train stations are a great choice for commuters who don't travel during the traditional rush-hour periods.

Efficace et populaire, notre service «train-autobus» (des autobus effectuent les trajets des trains quand les trains ne fonctionnent pas) a été étendu dans les années quatre-vingt-dix. Les autobus reliant le centre-ville de Toronto à certaines stations ferroviaires GO constituent un excellent choix pour les passagers qui ne se déplacent pas aux heures de pointe.



Sécurité

Une année de fierté

La sécurité de nos 130 000 passagers et plus qui utilisent notre réseau chaque jour et celle de nos centaines d'employés, constitue un devoir auquel nous travaillons quotidiennement.

Pour conserver un réseau ferroviaire le plus sécuritaire possible, nous misons surtout sur la communication et l'évaluation. L'an dernier, notre réseau de trains de banlieue était le premier au Canada à adhérer au programme de vérification de la sécurité ferroviaire de l'American Public Transit Association. Les membres volontaires du réseau échangent des renseignements sur les normes de sécurité ferroviaire les plus récentes et les plus reconnues, et sont soumis à l'évaluation du conseil d'examen de l'APTA. Le premier examen de nos politiques et pratiques a eu lieu en 1995 et les résultats ont été positifs. L'évaluation a révélé que notre niveau actuel de gestion de la sécurité est élevé et que certains aspects pouvaient être améliorés. À la fin de l'exercice, nous avions déjà élaboré des plans d'action correctifs et la mise en place avait commencé. La prochaine vérification est prévue pour 1998.

Notre roadéo d'autobus constitue un élément important de notre programme permanent de sécurité en autobus. Nous sommes fiers d'avoir remporté, pour la troisième fois en quatre ans, le prix le plus élevé dans notre catégorie décerné par l'American Public Transit Association pour la sécurité en autobus. Cette compétition permet de récompenser le réseau de transport en commun détenant les meilleures fiches et programmes en matière de sécurité pour ses chauffeurs. Nous avons également été récompensés en 1995 par l'Association canadienne du transport urbain. Cette association a reconnu nos pratiques en matière de sécurité en nous remettant deux prix, l'un pour la sécurité routière et l'autre pour la

sécurité au travail.

Nous avons continué de promouvoir la sécurité des enfants par notre engagement au village de la sécurité des enfants de la région de Durham, un village miniature consacré à la sécurité des enfants. Ce village comporte une station ferroviaire GO, des édifices, des routes, des feux de circulation et un passage à niveau miniatures. Il est prévu qu'environ 15 000 enfants par année apprendront quels sont les dangers inhérents aux automobiles, aux trains, et au fait de s'introduire sans permission dans la propriété du chemin de fer en visitant ce village conçu à leur intention.

L'inquiétude de la clientèle quant au vandalisme et au vol de véhicules dans les stationnements nous a poussés à envisager l'utilisation de systèmes de télévision en circuit fermé. À titre d'essai, des systèmes TVCF pour stationnements ont été installés dans deux stationnements. Les premiers résultats ont été encourageants; les crimes signalés, liés aux véhicules, ont diminué considérablement. De plus, des caméras de sécurité ont été installées pour la surveillance du guichet dans bon nombre de stations.

Les caméras TVCF ont également été mises à l'essai en combinaison avec un détecteur de mouvement afin d'augmenter la sécurité des passagers. Un message diffusé juste avant l'arrivée du train avise les passagers qui attendent de se tenir derrière la ligne jaune tracée sur le quai.

Nous avons également poursuivi notre programme visant à sensibiliser les passagers aux mesures de sécurité et aux procédures d'urgence à suivre à bord du train, et à la fin de l'exercice, un vidéo expliquant ces mesures et l'utilisation était terminé et présenté à la station Union, la plaque tournante de notre réseau de trains GO.

Clientèle

De petites choses qui représentent beaucoup

Au cours du dernier exercice, nombre d'améliorations visant la clientèle ont progressé. Notre politique permettant l'accès des vélos dans les trains en dehors des heures de pointe était sur le point d'être modifiée afin d'en permettre l'accès dans le sens inverse du trafic de banlieue aux heures de pointe. Afin d'améliorer encore plus la sécurité des passagers et du public, des règlements interdisant les patins à roues alignées et les planches à roulettes dans nos propriétés ont été approuvés par le Conseil du Réseau GO pendant l'exercice.

La congestion à certains de nos stationnements les plus achalandés est depuis longtemps une source de frustration pour nos passagers. Mais vu la rareté des terrains dans la Région du Grand Toronto, il a été impossible de remédier à cette situation rapidement. À la station GO de Pickering cependant, nous avons été en mesure d'acheter des propriétés à quelques minutes de marche de la station, offrant ainsi 255 espaces de stationnement supplémentaires aux usagers. La capacité de stationnement de la station Pickering a été considérablement tendue depuis juillet 1993, alors que le service continu de train de Lakeshore a été réduit pour se terminer à Pickering et à Oakville aux heures creuses.

À la fin de l'exercice, notre projet d'installation de téléphones cellulaires dans les trains GO était enclenché. Au départ, il était prévu d'installer deux téléphones dans chacune de nos 33 rames pour une période de six mois. L'installation doit commencer au milieu de 1996. Dans les autobus, l'amélioration de l'intérieur et des sièges d'une

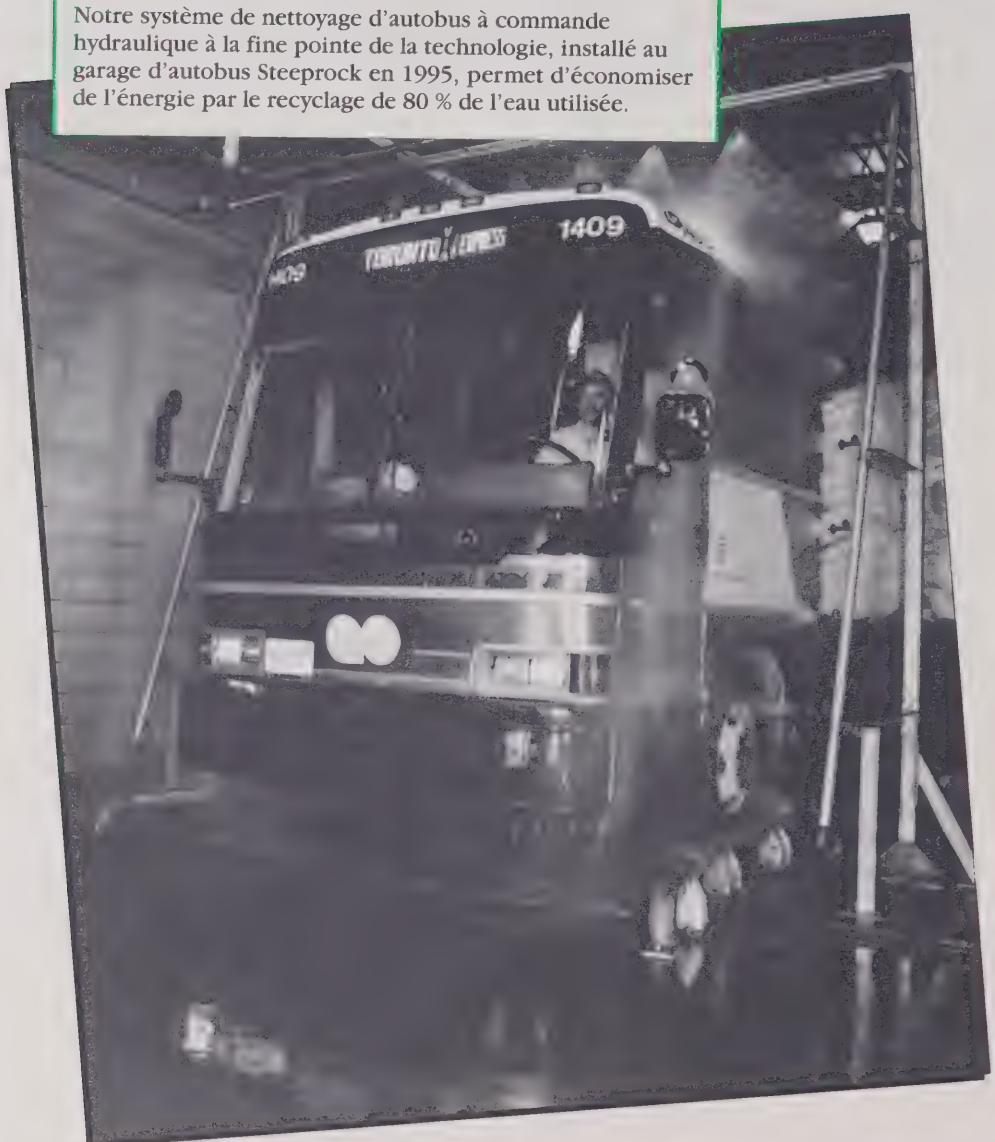
partie de notre parc a commencé cette année. Ainsi, les passagers bénéficieront de plus de confort. Certains des autobus touchés sont en service depuis plus de 18 ans; les améliorations visent à accroître la durée des autobus de trois à cinq ans.

Faciliter les déplacements de notre clientèle constitue un objectif indéfectible pour notre personnel. Au début de 1996, les cartes de crédit étaient acceptées dans trois stations supplémentaires, et il est maintenant possible de payer les billets et les cartes avec des cartes de débit dans ces stations. De plus, l'installation de comptoirs à café et de machines distributrices dans plusieurs stations et terminus est prévue afin d'ajouter au confort de nos passagers qui attendent l'autobus ou le train.

Simultanément au lancement de certains programmes, nous étions en train d'en finaliser d'autres. Nous avons terminé la première phase de notre programme d'accessibilité des trains, offrant ainsi un service de train GO accessible aux passagers qui utilisent pour se déplacer des fauteuils roulants ou des fauteuils tricycles. Le lancement officiel du service a été souligné en juin par une cérémonie d'inauguration à laquelle ont assisté des membres du personnel, des dignitaires ainsi que des membres de notre comité consultatif sur l'accessibilité, qui représentait les passagers handicapés. Le comité a conseillé GO sur des méthodes d'embarquement et de débarquement dans les trains, la conception des guichets, les appareils élévateurs, la sensibilisation du personnel et la formation.

Our state-of-the-art bus washing system installed at Steeprock Bus Garage in 1995 is hydraulically controlled and saves energy by recycling 80% of the water it uses.

Notre système de nettoyage d'autobus à commande hydraulique à la fine pointe de la technologie, installé au garage d'autobus Steeprock en 1995, permet d'économiser de l'énergie par le recyclage de 80 % de l'eau utilisée.



Service

Vers de nouvelles directions

Comme nous avons atteint nos objectifs budgétaires de façon responsable, notre situation financière à la fin de l'exercice était positive, mais des changements supplémentaires à notre organisation et à notre service s'imposaient.

Les effectifs de l'administration et de la direction ont été rationalisés de près d'un tiers en septembre 1995, rationalisation qui touchait les frais généraux. Également à l'automne, puis en janvier et en mars 1996, des changements ont été apportés aux services afin de comprimer les frais d'exploitation tout en affectant le moins possible les déplacements des usagers. Puis, en octobre 1995, les tarifs ont augmenté pour la première fois depuis juillet 1993.

Le changement le plus important, cependant, est peut-être le moins visible. Nous avons changé notre perception et notre façon de faire. Sans sous-estimer l'importance des besoins de base en matière de transport, nous sommes à toutes fins pratiques devenu un organisme axé sur le marché, comme nous l'avions prévu il n'y a qu'un an. Une étape à la fois, en rationalisant, en mettant l'accent sur nos activités essentielles, en établissant une stratégie de marketing concise, nous avons adopté le principe de fonctionner encore plus comme une entreprise que dans le passé, sans perdre de vue nos responsabilités envers le public et envers les communautés que nous servons.

L'achalandage est demeuré stable durant l'exercice, ne diminuant que d'environ 1 % par rapport à celui de l'exercice précédent, et l'augmentation tarifaire d'octobre a compensé une partie de la perte de revenu attribuable à la diminution du nombre de passagers.

L'achalandage des trains est demeuré stable malgré la diminution du nombre de wagons de certains trains; il est prévu que ce changement permette de réaliser des économies annuelles de plus de 1 M\$ au titre des frais d'exploitation.

Dans le réseau ferroviaire, certains trajets ont été supprimés ou fusionnés à d'autres afin de réduire les coûts. Une partie de la diminution de l'achalandage est attribuable à la suppression en janvier 1996 du service de train sur la ligne Milton aux heures creuses, bien que l'augmentation du service d'autobus de la station Union vers ce corridor ait plus que compensé cette perte en permettant d'accroître le nombre de passagers. L'achalandage des trains vers Stouffville a augmenté lorsque nous avons changé l'horaire de l'un de nos trains de soirée afin que les heures de départ et d'arrivée soient plus adéquates.

L'achalandage des autobus a diminué d'environ 1 % par rapport à celui de l'exercice précédent, indiquant clairement une légère perte d'achalandage en raison des modifications au service. L'achalandage généralement bas et la duplication du service par les services de transport municipaux nous ont poussés à supprimer notre service d'autobus Scarborough-Uxbridge, le seul trajet complètement éliminé. La suppression du service d'autobus GO aux heures de pointe les jours de semaine entre le terminus d'autobus d'Oshawa et la station GO a également contribué à la diminution de l'achalandage dans les autobus. Cette partie de notre trajet d'autobus a été reprise par le transporteur local, Oshawa Transit.

L'élaboration de stratégies de marketing pour les exercices à venir est devenue un objectif prioritaire pour l'exercice en cours. L'apport du personnel constitue un élément important; nous visons principalement à cerner nos réussites et à en tirer profit, tout en continuant à améliorer le service à la clientèle et en consolidant nos liens avec le gouvernement, les services de transport en commun et les communautés locales. À la fin de l'exercice, nous étions prêts pour les examens des plans stratégiques par le personnel et la direction.

Communauté

Partenaires dans le changement

Sseule la collaboration avec les municipalités de la région que nous desservons peut nous permettre d'élaborer notre service de façon à répondre aux besoins de la Région du Grand Toronto. Le Réseau GO a toujours travaillé étroitement avec ses partenaires municipaux et régionaux, et le dernier exercice ne fait pas exception; nous avons travaillé à la création de façons de faire des affaires.

L'aménagement du centre GO d'Hamilton, y compris le choix de l'emplacement, les améliorations apportées à la voie et au système de signalisation et la restauration de l'édifice de la station ont été effectués en étroite collaboration avec des représentants de la communauté. À la fin de l'exercice, il ne restait qu'un mois avant l'ouverture de ce nouveau terminus de trains et d'autobus GO ainsi que d'autobus urbains et interurbains, situé au centre-ville. Ce centre accessible aux usagers en fauteuil roulant occupe l'ancien emplacement de l'un des premiers chemins de fer qui reliait Toronto, Hamilton et Buffalo, et comprend maintenant des arrêts d'autobus avec baie, une salle d'attente pour les passagers ainsi qu'une gare historique. Point d'intérêt architectural pour la région, l'édifice d'origine a été ouvert en 1933, et son style art moderne exceptionnel a été préservé lors de la reconstruction. Au départ, l'ouverture du centre était prévue pour 1995, mais la construction a été retardée en raison de complications au moment de la restauration de l'édifice, phénomène fréquent lors de la rénovation d'édifices historiques. Ce projet était déjà bien enclenché lorsque par suite de restrictions budgétaires d'autres projets d'expansion du réseau ont été reportés pendant l'été 1995.

Le Réseau GO, en collaboration avec la ville, restaure présentement la station Maple. Dans la région d'York, nous avons célébré, au début de 1996, avec les communautés situées sur le long de la rue Yonge, le 200^e anniversaire de cette route achalandée. Notre chauffeur de l'année 1995 a représenté le Réseau GO à la cérémonie officielle donnant le coup d'envoi aux célébrations.

Il est prévu d'étendre l'autonomie et la responsabilité des municipalités face au Réseau GO dans l'avenir. Notre programme d'intégration tarifaire avec les systèmes de transport en commun municipaux, en vertu duquel le Réseau GO et le ministère des Transports subventionnent les tarifs locaux aux stations GO, nous relie aux municipalités depuis les quinze dernières années. Cette année nous avons jeté les bases d'une relation encore plus étroite selon laquelle le fardeau financier est réparti plus équitablement. Nous avons abordé la question de la responsabilité fiscale en ce qui a trait au programme d'intégration tarifaire avec les systèmes de transport locaux, et leur réaction a été positive. À la fin de l'exercice, les conditions des nouvelles ententes étaient sur le point d'être soumises à la négociation. Ces conditions portaient principalement sur une plus grande participation des municipalités.

Nous avons également entrepris un nouveau type de partenariat au cours du dernier exercice en remettant la responsabilité de l'exploitation de nos abris d'autobus aux communautés qui profitent de nos services. Il en a résulté une situation à la satisfaction de toutes les parties; avec des effectifs réduits, le Réseau GO n'est plus en mesure d'assurer l'entretien des abris dans ce réseau étendu. Ces abris peuvent devenir des sources de revenu pour les municipalités.

Au cours de l'exercice, les premières démarches visant à orienter la gestion des stations dans la même voie ont été entreprises, augmentant ainsi la participation des communautés à l'exploitation des installations connexes aux stations, comme les voies d'évitement pour autobus et les terrains de stationnement. Tout comme le transfert de propriété des abris d'autobus, la responsabilité partagée des stations vise à créer des occasions d'affaires pour les municipalités et à réduire les dépenses du Réseau GO.

Par suite de ces changements de propriété des ressources du Réseau GO, de nouvelles avenues seront établies pour nos relations d'affaires, y compris celles avec le secteur privé. L'espace

Message du directeur général de l'exploitation

d'affichage créé au cours de l'exercice à la station Union a permis aux sociétés de présenter leurs produits tout en fournissant au Réseau GO une modeste source de revenu. À la fin de l'exercice, les travaux visant à présenter l'extérieur des autobus et des trains GO comme de nouveaux supports publicitaires étaient commencés.

L'an prochain, nous célébrerons notre 30^e année d'exploitation, événement marquant que nous commémorons avec fierté. Au moment où nous nous rapprochons du début d'un nouveau siècle, le travail important effectué dans le passé et notre vision de l'avenir nous préparent à exploiter notre

service comme il se doit. Nous devons relever le même défi que tous les organismes de la province : continuer de mettre l'accent sur le marketing et créer de nouvelles occasions d'affaires. Mais, tout en mettant le rôle des communautés et de l'entreprise privée en valeur, nous devons nous concentrer sur notre personnel et nos passagers. Seuls la loyauté et le dévouement de nos employés face à leur clientèle peuvent nous préparer pour l'avenir et pour le rôle essentiel que nous jouons dans la préservation de la vitalité des communautés que nous servons. 

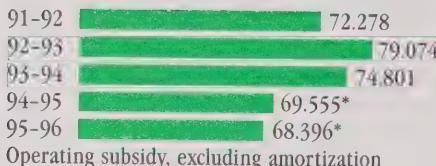


The Hamilton GO Centre will be a combined terminus for GO Bus and GO Train service, and will be a revitalizing addition to the downtown area of the city.

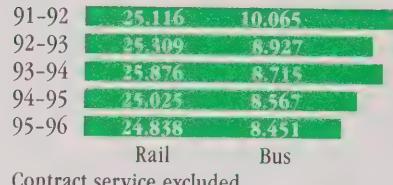
Le centre GO d'Hamilton deviendra un terminus combiné d'autobus GO et de trains GO, et il redonnera de la vitalité au centre-ville.

Five-year comparisons

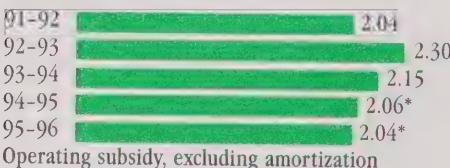
Subsidy \$ millions



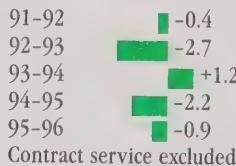
Passenger boardings Millions



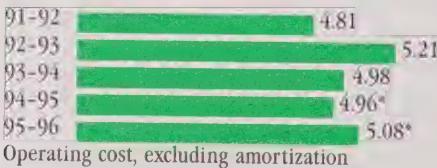
Subsidy per passenger Dollars



System passenger boardings Percentage change over previous fiscal year



Cost per passenger Dollars



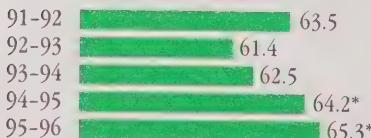
Rail car fleet

Active at year end



Cost recovery

Percentage of operating costs recovered through revenue



Bus fleet

Active at year end



* See note 7 in financial statements

Some financial figures have been revised to reflect current treatment

Comparaison quinquennale

Subvention

En millions de dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Embarquements de passagers

En millions



Train Autobus

Exception faite des services assurés en sous-traitance

Subvention par passager

En dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Embarquements de passagers sur l'ensemble du réseau

Variation du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Coût par passager

En dollars



Frais d'exploitation, exception faite de l'amortissement

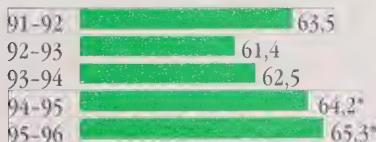
Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Recouvrement des coûts

Pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les revenus



Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



* Se reporter à la note 7 afférente aux états financiers

Certaines données financières ont été révisées afin de tenir compte de la présentation courante

Statistics

Corridor	Passenger boardings (thousands)		% Change	Route kilometres (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
	1995-96	1994-95		1995-96	1994-95	1995-96	1994-95
Rail							
Lakeshore West	10,108	10,185*	-0.8	63	63	965	955
Milton**	2,816	2,839*	-0.8	50	50	154	207
Georgetown	1,771	1,776*	-0.3	47	47	92	92
Bradford	381	357*	+6.7	67	67	32	32
Richmond Hill**	1,057	1,065*	-0.8	34	34	101	105
Stouffville	454	438	+3.7	47	47	36	45
Lakeshore East	8,251	8,365*	-1.4	52	52	775	771
Total	24,838	25,025*	-0.7	360	360	2,155	2,207
Bus							
Hamilton	1,412	1,396*	+1.1	254	250	3,486	3,470
Milton	280	220*	+27.3	121	116	818	559
Georgetown	1,224	1,234	-0.8	284	321	2,873	2,710
Newmarket	3,815	3,878*	-1.6	338	338	3,774	3,696
Uxbridge**	53	58	-8.6	53	124	208	232
Oshawa**	1,667	1,781	-6.4	185	251	2,726	2,820
Total	8,451	8,567*	-1.4	1,235	1,400	13,885	13,487
System subtotal	33,289	33,592*	-0.9	1,595	1,760	16,040	15,694
Canada's Wonderland contract service							
209	203	+3.0	29	29	283	283	283
System total	33,498	33,795*	-0.9	1,624	1,789	16,323	15,977

* Revised from 1994-95 annual report

** Service reductions in October 1995, January 1996, and March 1996

Données statistiques

Trajet	Embarquement de passagers (en milliers)		Évolution, en pourcentage	Trajets exploités, en kilomètres (à la fin de l'exercice)		Nombre de kilomètres parcourus (en milliers)	
	1995-96	1994-95		1995-96	1994-95	1995-96	1994-95
Train							
Lakeshore ouest	10 108	10 185*	-0,8	63	63	965	955
Milton**	2 816	2 839*	-0,8	50	50	154	207
Georgetown	1 771	1 776*	-0,3	47	47	92	92
Bradford	381	357*	+6,7	67	67	32	32
Richmond Hill**	1 057	1 065*	-0,8	34	34	101	105
Stouffville	454	438	+3,7	47	47	36	45
Lakeshore est	8 251	8 365*	-1,4	52	52	775	771
Total	24 838	25 025*	-0,7	360	360	2 155	2 207
Autobus							
Hamilton	1 412	1 396*	+1,1	254	250	3 486	3 470
Milton	280	220*	+27,3	121	116	818	559
Georgetown	1 224	1 234	-0,8	284	321	2 873	2 710
Newmarket	3 815	3 878*	-1,6	338	338	3 774	3 696
Uxbridge**	53	58	-8,6	53	124	208	232
Oshawa**	1 667	1 781	-6,4	185	251	2 726	2 820
Total	8 451	8 567*	-1,4	1 235	1 400	13 885	13 487
Total partiel, ensemble du réseau	33 289	33 592*	-0,9	1 595	1 760	16 040	15 694
Service vers Canada's Wonderland, assuré en sous-traitance	209	203	+3,0	29	29	283	283
Total, ensemble du réseau	33 498	33 795*	-0,9	1 624	1 789	16 323	15 977

* Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1994-1995

** Service réduit en octobre 1995, en janvier 1996 et en mars 1996

Objectives

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

Service area

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Municipality of Metropolitan Toronto.

Board

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

Minister

The Honourable Al Palladini, Minister of Transportation

Board Members

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Chairman, Council of the Regional Municipality of York

Terry Cooke, Chairman, Council of the Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

Emil Kolb, Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Joyce Savoline, Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks, Chairman, Council of the Regional Municipality of Metropolitan Toronto

James Y. Witty, Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

La mission

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission de :

concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

La sphère d'activité

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, et Hamilton-Wentworth, et la municipalité du Toronto métropolitain.

Le Conseil

Le Conseil du Réseau GO compte sept membres : le président du Conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain.

Le Conseil relève directement du ministre des Transports.

Le ministre

L'honorable Al Palladini, ministre des Transports

Les membres du Conseil

David G. Hobbs, président du Conseil

Eldred R. King, vice-président du Conseil

Président du Conseil de la municipalité régionale de York

Terry Cooke, président du Conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Emil Kolb, président du Conseil de la municipalité régionale de Peel

Joyce Savoline, présidente du Conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du Conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

James Y. Witty, président du Conseil de la municipalité régionale de Durham

Officers & Executive

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Vice-Chairman

Richard C. Ducharme, Managing Director

Jean M. Norman, Director, Administration

Secretary to the Board

Frances Chung, Director, Finance

Treasurer to the Board

Dirigeants et cadres supérieurs

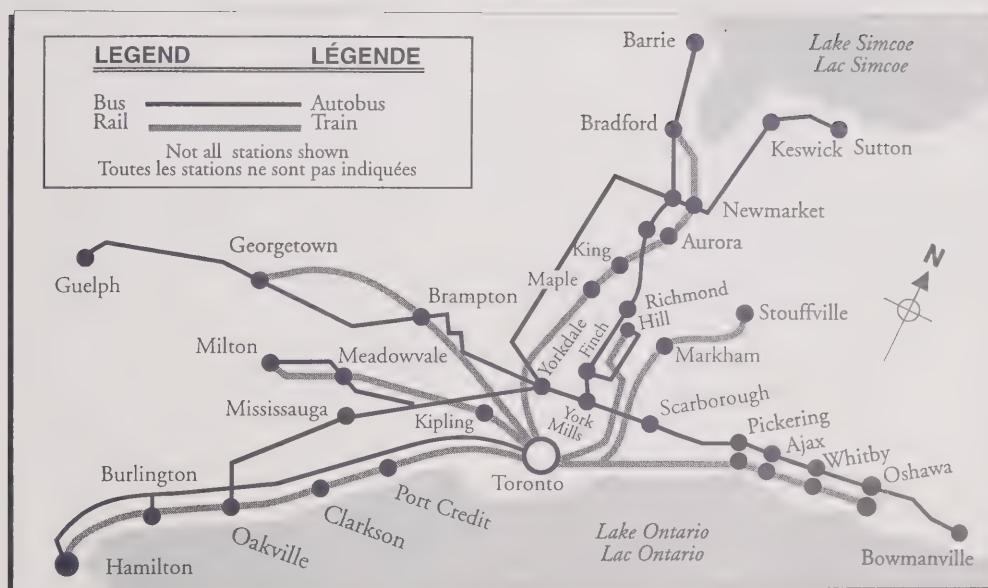
David G. Hobbs, président du Conseil

Eldred R. King, vice-président du Conseil

Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation

Jean M. Norman, directrice, service de l'administration, secrétaire du Conseil

Frances Chung, directrice, service des finances, trésorière du Conseil



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1996

Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1996

Management's responsibility for financial statements

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper

basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present. These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented below.

David G. Hobbs, Chairman
Eldred R. King, Member

Responsabilité de la direction relativement aux états financiers

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la prépara-

tion des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-après.

David G. Hobbs, président du Conseil
Eldred R. King, membre du Conseil

Auditors' report

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, the Minister of Transportation and the Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1996 and the statements of equity, operations and deficit and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and

disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1996 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Coopers & Lybrand
Chartered Accountants
Toronto, Ontario
June 12, 1996

Rapport des vérificateurs

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1996 et les états de l'avoir, des résultats d'exploitation et du déficit et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par

sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1996, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand
Comptables agréés
Toronto (Ontario)
Le 12 juin 1996

Toronto Area Transit Operating Authority
Balance sheet as at March 31
 (In thousands of dollars)

	Assets	1996	1995
Current assets			
Cash	\$ 6,704	\$ 10,146	
Accounts receivable	4,278	4,202	
Deposit with Canadian National Railway Company	11,751	11,751	
Due from the Province of Ontario	26,323	22,325	
Spare parts and supplies	1,504	1,572	
Prepaid expenses	1,079	1,056	
	51,639	51,052	
Other assets		602	838
Deposit on land purchase (note 2)		-	54,500
Capital assets			
Land	101,344	95,727	
Buildings and equipment (note 3)	579,661	583,512	
Leasehold improvements, net of accumulated amortization of \$ 5,083 (1995-\$4,120)	14,160	13,324	
Improvements to railway right of way and railway plant, net of accumulated amortization of \$149,820 (1995-\$130,969)	217,857	190,641	
Trackwork and installation, net of accumulated amortization of \$15,377 (1995-\$12,932)	33,528	34,270	
Construction in progress	17,148	53,573	
Viability studies for future expansion (note 12)	-	14,491	
	963,698	985,538	
	\$ 1,015,939	\$ 1,091,928	
	Liabilities		
Current liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 41,045	\$ 42,152	
Unearned revenue in respect of tickets sold and not used	2,106	1,776	
Interest on long-term debt	9,090	7,962	
	52,241	51,890	
Long-term debt (note 4)	433,011	430,945	
	Equity		
Province of Ontario		530,687	609,093
		\$ 1,015,939	\$ 1,091,928

Signed on behalf of the Members,

David G. Hobbs, Chairman

Eldred R. King, Member

États financiers

Régie des transports en commun de la région de Toronto

Bilan au 31 mars

(en milliers de dollars)

	Actif	1996	1995
Actif à court terme			
Encaisse	6 704 \$	10 146 \$	
Comptes débiteurs	4 278	4 202	
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	11 751	11 751	
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	26 323	22 325	
Pièces de rechange et fournitures	1 504	1 572	
Frais payés d'avance	1 079	1 056	
	51 639	51 052	
Autres éléments d'actif	602	838	
Dépôt pour l'achat d'un terrain (note 2)	-	54 500	
Immobilisations			
Terrains	101 344	95 727	
Bâtiments et matériel (note 3)	579 661	583 512	
Améliorations locatives, déduction faite de l'amortissement cumulé de 5 083 \$ (4 120 \$ en 1995)	14 160	13 324	
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer, déduction faite de l'amortissement cumulé de 149 820 \$ (130 969 \$ en 1995)	217 857	190 641	
Travaux sur les voies et installation, déduction faite de l'amortissement cumulé de 15 377 \$ (12 932 \$ en 1995)	33 528	34 270	
Travaux en cours	17 148	53 573	
Études de viabilité d'extension future (note 12)	-	14 491	
	963 698	985 538	
	1 015 939 \$	1 091 928 \$	
	Passif		
Passif à court terme			
Comptes créditeurs et charges	41 045 \$	42 152 \$	
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	2 106	1 776	
Intérêt sur la dette à long terme	9 090	7 962	
	52 241	51 890	
Dette à long terme (note 4)	433 011	430 945	
	Avoir		
Province de l'Ontario	530 687	609 093	
	1 015 939 \$	1 091 928 \$	

Au nom des membres,

David G. Hobbs, président du Conseil

Eldred R. King, membre du Conseil

For the year ended March 31
Statement of equity

(In thousands of dollars)	1996	1995
Capital asset equity—beginning of year	\$ 554,008	\$ 544,516
Capital contribution from the Province of Ontario for capital assets	65,181	74,242
Less: Amortization of capital contributions (note 12)	(86,501)	(64,237)
Book value of assets disposed	(520)	(513)
Capital asset equity—end of year	532,168	554,008
Cumulative equity contribution from the Province of Ontario		
for debt repayment (borrow)	(1,069)	585
Cumulative amortization of foreign exchange loss	(412)	—
Equity contribution from the Province of Ontario		
for deposit on land purchase (note 2)	54,500	54,500
Repayment of equity contribution to the Province of Ontario		
for deposit on land purchase (note 2)	(44,764)	—
Settlement on land purchase (note 2)	(9,736)	—
Equity—end of year	\$ 530,687	\$ 609,093

For the year ended March 31
Statement of operations and deficit

(In thousands of dollars)	1996	1995
Revenue		
Passenger services		
Commuter revenue	\$ 92,807	\$ 87,973
Contract revenue	4,521	4,290
Sundry revenue (note 6)	4,671	5,866
(Loss) gain on sale of capital assets	(192)	57
	101,807	98,186
Expenses (note 7)		
Labour and administration (note 9)	51,441	53,278
Restructuring payments	2,450	—
Services	4,764	4,847
Supplies	823	572
Facility maintenance	20,450	19,607
Equipment maintenance	34,519	34,164
Operations	52,644	52,161
	167,091	164,629
Loss from operations before the undernoted	65,284	66,443
Settlement on land purchase (note 2)	9,736	—
Retail sales tax assessment (note 11)	9,757	—
Amortization of capital assets (note 12)	86,501	64,237
Amortization of deferred foreign exchange loss	412	—
Loss before interest on long-term debt	171,690	130,680
Interest on long-term debt	36,607	35,020
Loss for the year	208,297	165,700
Operating subsidy from the Province of Ontario		
including amortization and interest on long-term debt	(198,149)	(165,700)
Deficit—end of year	\$ 10,148	\$ —

États financiers

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Avoir

(en milliers de dollars)	1996	1995
Avoir en immobilisations au début de l'exercice	554 008 \$	544 516 \$
Apport de capital de la province de l'Ontario pour des immobilisations	65 181	74 242
Moins : Amortissement de l'apport de capital (note 12)	(86 501)	(64 237)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(520)	(513)
Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice	532 168 \$	554 008 \$
Apport de capital cumulatif de la province de l'Ontario pour le remboursement de la dette (emprunt)	(1 069)	585
Amortissement cumulatif de la perte de change	(412)	—
Apport de capital de la province de l'Ontario pour un dépôt pour l'achat d'un terrain (note 2)	54 500	54 500
Remboursement de capital à la province de l'Ontario pour un dépôt pour l'achat d'un terrain (note 2)	(44 764)	—
Règlement pour l'achat d'un terrain (note 2)	(9 736)	—
Avoir à la fin de l'exercice	530 687 \$	609 093 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Résultats d'exploitation et déficit

(en milliers de dollars)	1996	1995
Revenus		
Services aux passagers :		
Transport de banlieue	92 807 \$	87 973 \$
Revenus tirés de contrats	4 521	4 290
Revenus divers (note 6)	4 671	5 866
(Perte) gain à la vente d'immobilisations	(192)	57
	101 807	98 186
Dépenses (note 7)		
Main-d'oeuvre et administration (note 9)	51 441	53 278
Paiements de restructuration	2 450	—
Services	4 764	4 847
Fournitures	823	572
Entretien des installations	20 450	19 607
Entretien du matériel	34 519	34 164
Exploitation	52 644	52 161
	167 091	164 629
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	65 284	66 443
Règlement pour l'achat d'un terrain (note 2)	9 736	—
Cotisation à l'égard de la taxe de vente au détail (note 11)	9 757	—
Amortissement des immobilisations (note 12)	86 501	64 237
Amortissement de la perte de change reportée	412	—
Perte avant l'intérêt sur la dette à long terme	171 690	130 680
Intérêt sur la dette à long terme	36 607	35 020
Perte pour l'exercice	208 297	165 700
Subvention d'exploitation de la province de l'Ontario, y compris l'amortissement et l'intérêt sur la dette à long terme	(198 149)	(165 700)
Déficit à la fin de l'exercice	10 148 \$	— \$

For the year ended March 31
Statement of changes in financial position
 (In thousands of dollars)

	1996	1995
Cash provided by (used in) operating activities		
Loss for the year	\$ (208,297)	\$ (165,700)
Non-cash items—		
Amortization	86,501	64,237
Amortization of deferred foreign exchange loss	412	—
Loss/(gain) on sale of fixed assets	192	(57)
Settlement on land purchase	9,736	—
	(111,456)	(101,520)
Net change in non-cash working capital items	(3,442)	(1,346)
	(114,898)	(102,866)
Cash provided by (used in) investment activities		
Capital assets additions	(65,181)	(74,242)
Proceeds on capital assets disposals	328	570
Proceeds on capital assets disposals	44,764	—
	(20,089)	(73,672)
Cash provided by (used in) financing activities		
Increase (decrease) in long-term debt	1,654	(585)
Province of Ontario—		
Interest on long-term debt	34,953	35,020
Operating subsidy	75,041	66,443
Capital contributions	65,181	74,242
Funding repayment of long-term debt	—	585
Capital asset disposition	(520)	(513)
Repayment of equity contribution for deposit on land	(44,764)	—
	131,545	175,192
Net (decrease) in cash	(3,442)	(1,346)
Cash—beginning of year	10,146	11,492
Cash—end of year	\$ 6,704	\$ 10,146

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Évolution de la situation financière
(en milliers de dollars)

	1996	1995
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'exploitation		
Perte pour l'exercice	(208 297) \$	(165 700) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	86 501	64 237
Amortissement de la perte de change reportée	412	-
Perte (gain) à la vente d'immobilisations	192	(57)
Règlement pour l'achat d'un terrain	9 736	-
	(111 456)	(101 520)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	(3 442)	(1 346)
	(114 898)	(102 866)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(65 181)	(74 242)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	328	570
Produit du dépôt pour l'achat d'un terrain	44 764	-
	(20 089)	(73 672)
Liquidités provenant des (affectées aux) activités de financement		
Augmentation (diminution) de la dette à long terme	1 654	(585)
Province de l'Ontario:		
Intérêt sur la dette à long terme	34 953	35 020
Subvention d'exploitation	75 041	66 443
Apport de capital	65 181	74 242
Financement du remboursement de la dette à long terme	-	585
Aliénation d'immobilisations	(520)	(513)
Remboursement de l'apport de capital pour l'achat d'un terrain	(44 764)	-
	131 545	175 192
(Diminution) nette de l'encaisse	(3 442)	(1 346)
Encaisse au début de l'exercice	10 146	11 492
Encaisse à la fin de l'exercice	6 704 \$	10 146 \$

For the year ended March 31, 1996

Notes to financial statements

(In thousands of dollars)

1. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Locomotives and auxiliary power control units overhauls	5 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry – Furniture and fixtures	12 years
– Other	3 – 5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

Viability studies for future expansion represent costs deferred on a project by project basis until the viability of the respective project is determined. When the project is finalized, the costs are amortized based on a specific asset category. If a project is abandoned or the costs are considered to be unrecoverable, the deferred costs are charged to operations in the year the determination is made (note 12).

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets. The Province has authorized the use of capital contributions for certain types of operating expenses.

(e) Foreign currency translation

Long-term monetary liabilities are translated to Canadian dollars at rates of exchange in effect at the end of the period. Unrealized exchange gains or losses arising on translation are deferred and amortized over the remaining terms of the liabilities.

2. Deposit on land purchase

Under the terms of an agreement with Canadian National Railway Company for the acquisition by the Authority of the Danforth Rail Yards, the purchase price of \$54,500 was placed in trust, with interest to the benefit of the vendor pending completion and approval of an environmental assessment review. In December 1994, the Authority exercised its right to terminate the agreement and the vendor commenced proceedings to receive the purchase price or obtain damages.

The Authority entered into negotiations with the Canadian National Railway Company in a effort to resolve the dispute between the parties surrounding the acquisition. Through negotiation in conjunction with the provincial Ministry of Transportation, a settlement in the amount of \$9,736 and accrued interest on the deposit held in trust of \$3,864 was paid to the Canadian National Railway Company on December 5, 1995 with the balance of \$44,764 of the trust funds forwarded to the Province of Ontario.

3. Buildings and equipment

		1996	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$193,689	\$ 56,481	\$137,208
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	132,853	36,628	96,225
Other railway rolling stock	425,794	147,152	278,642
Buses	45,076	27,330	17,746
Parking lots	55,817	15,992	39,825
Sundry	62,332	52,317	10,015
	\$915,561	\$335,900	\$579,661

		1995	
	Cost	Accumulated amortization	Net book value
Buildings	\$166,617	\$ 46,385	\$120,232
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	136,571	34,780	101,791
Other railway rolling stock	421,294	129,325	291,969
Buses	43,979	24,138	19,841
Parking lots	51,935	13,273	38,662
Sundry	40,585	29,568	11,017
	\$860,981	\$277,469	\$583,512

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1996 was \$1,589 (1995-\$1,980).

4. Long-term debt

At the request of the Ontario Minister of Finance, the Authority entered into a financing transaction on March 31, 1994. Under the terms of the transaction, substantially all the locomotives and bi-level cars were sold for \$431,530 (U.S. \$311,867) and immediately repurchased from the same counterparty at the same price under conditional sales contracts maturing on July 1, 2006. The proceeds from the sales were returned to the Province of Ontario net of transaction costs of \$4,271. The transaction has been accounted for as a collateralized financing. The debt is collateralized by the locomotives and bi-level cars. The Authority retains the right to use the locomotives and bi-level cars, and is liable for maintenance and all other associated obligations. The Authority cannot lease or sell the locomotives and bi-level cars without the prior written consent of the counterparty to the debt obligation. In addition, the Authority is liable for any costs which reduce the other parties' return on the financing.

Under the agreement the Authority agreed to repay the obligation and interest thereon over twelve years. The loan balances will also increase in certain periods.

Contract number	Maximum loan	Average interest rate %	Balance at March 31/96	Balance at March 31/95	Collateral
1	US\$ 14,487	7.27536	US\$ 14,351	US\$ 14,266	Bi-level cabs & coaches
2	108,926	7.26143	107,152	106,526	Bi-level cabs & coaches
3	23,794	7.38419	23,644	23,478	Locomotives
4	70,319	7.28488	68,616	68,086	Bi-level cabs & coaches
5	60,702	7.36798	58,178	57,905	Bi-level coaches
6	41,926	7.39563	40,995	41,021	Locomotives
	US\$ 320,154		US\$ 312,936	US\$ 311,282	
Translated to Canadian dollars at			1,3632	1,3990	
			Cdn\$ 426,594	Cdn\$ 435,482	
Deferred foreign exchange, gain (loss) net of amortization			6,417	(4,537)	
			433,011	430,945	

The annual payments (borrowings) in US dollars the Authority is required to make over the next five years are as follows:

	Principal repay (borrow)	Interest	Total
1996-1997	US\$ (2,052)	US\$ 22,923	US\$ 20,871
1997-1998	(1,708)	23,067	21,359
1998-1999	(1,397)	23,186	21,789
1999-2000	334	23,271	23,605
2000-2001	832	23,248	24,080
After March 31, 2001	316,927	124,551	441,478
	US\$ 312,936	US\$ 240,246	US\$ 553,182

Pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, between the Province and the Authority, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the above debt obligation and interest when payments fall due.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited.

6. Sundry revenue

	1996	1995
Interest income	\$ 625	\$ 630
Rentals - rolling stock	680	2,027
Rentals - space	1,842	1,664
Advertising revenue	426	508
Commissions - ticket sales	533	520
Other	565	517
	\$ 4,671	\$ 5,866

7. Expenses

Of the total expenses \$155,844 (1995-\$152,917) is targeted as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1996, total revenue amounted to \$101,807 (1995-\$98,186) and represents a recovery of 65.3% (1995-64.2%) of the recoverable expenses. The total expense is calculated as though the Authority was required to remit the \$3,112 (1995-\$3,506) of pension contribution (note 9).

8. Commitments

Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1996-1997	\$ 5,503
1997-1998	4,897
1998-1999	3,701
1999-2000	2,938
2000-2001	2,678
Thereafter	31,240
	\$ 50,957

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund (PSPF) and the Ontario Public Service Employees' Union Pension Fund (OPSEU Pension Fund) established by the Province of Ontario. The Ontario Public Service Employees' Union Pension Act, 1994 provides for a reduction of the employers' contributions to the PSPF and the OPSEU Pension Fund for each of the three fiscal years ending 1995-1997. For the current year, the impact of these reductions on the benefits expense and operating subsidy was approximately \$3,112 (1995-\$3,506).

10. Remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately forty-one thousand dollars during the fiscal year (1995-forty-two thousand dollars).

Provincial legislation requires disclosure of Ontario Public Sector employees, paid an annual salary and benefits in excess of one hundred thousand dollars in 1995. The individuals are listed as follows:

Ducharme, Richard	Managing Director	\$124
-------------------	-------------------	-------

11. Retail sales tax assessment

The Authority received and paid a notice of assessment from the Ontario Ministry of Finance for the retail sales tax on contracted labour at the railway maintenance plant. The assessment covered the period from March 1, 1991. The Province provided funds and has also agreed to fund \$1,800 annually to cover future retail sales tax on contracted labour.

12. Viability studies for future expansion

The Province of Ontario advised the Authority that due to budget constraints, the GO Train Service Expansion Program be terminated. As a result, costs related to viability studies for future expansion were expensed.

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1996
Notes afférentes aux états financiers
 (en milliers de dollars)

1. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

(a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du coût et du coût de remplacement.

(b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au coût.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel

Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Révisions des locomotives et des groupes électrogènes	5 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans

Les études de viabilité de l'extension future représentent les coûts reportés par projet jusqu'à ce que la viabilité de chaque projet soit établie. Lorsque le projet est achevé, les coûts sont amortis selon une catégorie d'éléments d'actif spécifique. Si un projet est abandonné, les coûts reportés sont portés aux résultats d'exploitation l'exercice durant lequel la décision est prise (note 12).

(c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

(d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes. La province a autorisé l'affectation de l'apport de capital à certains types de frais d'exploitation.

(e) Conversion des devises

Les éléments de passif à long terme sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou les pertes de change non matérialisés sont reportés et amortis sur la durée restante des éléments de passif.

2. Dépôt pour l'achat d'un terrain

Aux termes d'un contrat conclu avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada en vue de l'acquisition des cours de triage Danforth par la Régie, le prix d'achat de 54 500 \$ a été déposé en fiducie et porte intérêt au profit du vendeur en attendant l'achèvement et l'approbation d'une évaluation environnementale. En décembre 1994, la Régie a exercé son droit de résilier le contrat, et le vendeur a entamé une poursuite afin d'obtenir le prix d'achat ou des dommages-intérêts.

La Régie a entamé des négociations avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada afin de résoudre le litige entre les parties au sujet de l'acquisition. Après des négociations avec le ministère provincial des Transports, un règlement de 9 736 \$ et les intérêts courus sur le dépôt de 3 864 \$ détenu en fiducie ont été versés à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada le 5 décembre 1995, et le solde du fonds de fiducie de 44 764 \$ a été versé à la province de l'Ontario.

3. Bâtiments et matériel

	1996		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	193 689 \$	56 481 \$	137 208 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	132 853	36 628	96 225
Autre matériel roulant des chemins de fer	425 794	147 152	278 642
Autobus	45 076	27 330	17 746
Terrains de stationnement	55 817	15 992	39 825
Autres	62 332	52 317	10 015
	915 561 \$	335 900 \$	579 661 \$
	1995		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette
Bâtiments	166 617 \$	46 385 \$	120 232 \$
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	136 571	34 780	101 791
Autre matériel roulant des chemins de fer	421 294	129 325	291 969
Autobus	43 979	24 138	19 841
Terrains de stationnement	51 935	13 273	38 662
Autres	40 585	29 568	11 017
	860 981 \$	277 469 \$	583 512 \$

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers d'immobilisations. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1996 s'élève à 1 589 \$ (1 980 \$ en 1995).

4. Dette à long terme

À la demande du ministre des Finances de l'Ontario, la Régie a conclu une opération de financement le 31 mars 1994. Aux termes de l'opération, la presque totalité des locomotives et des voitures-coach à deux étages a été vendue pour 431 530 \$ (311 867 \$ US) et immédiatement rachetée de la même contrepartie, au même prix, en vertu de contrats de vente avec réserve de propriété échéant le 1^{er} juillet 2006. Le produit de la vente a été remis à la province de l'Ontario, déduction faite des frais de 4 271 \$ liés à l'opération. L'opération a été comptabilisée à titre de financement garanti. La dette est garantie par les locomotives et les voitures-coach à deux étages. La Régie conserve le droit d'utiliser les locomotives et les

voitures-coach à deux étages et elle est responsable de l'entretien et de toute autre obligation connexe. La Régie ne peut pas louer ni vendre les locomotives et les voitures-coach à deux étages sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de la contrepartie à la créance. En outre, la Régie est responsable de tous les coûts qui réduisent le rendement du financement pour les autres parties.

Aux termes de l'entente, la Régie a convenu de rembourser l'obligation et les intérêts y afférents durant les douze prochains exercices. Les soldes des emprunts augmenteront également durant certaines périodes.

Numéro de contrat	Emprunt maximal	Taux d'intérêt moyen %	Solde au 31 mars 1996	Solde au 31 mars 1995	Garantie
1	14 487 \$ US	7,27536	14 351 \$ US	14 266 \$ US	Cabines et voitures-coach à deux étages
2	108 926	7,26143	107 152	106 526	Cabines et voitures-coach à deux étages
3	23 794	7,38419	23 644	23 478	Locomotives
4	70 319	7,28488	68 616	68 086	Cabines et voitures-coach à deux étages
5	60 702	7,36798	58 178	57 905	Cabines et voitures-coach à deux étages
6	41 926	7,39563	40 995	41 021	Voitures-coach à deux étages
			320 154 \$ US	312 936 \$ US	Locomotives
				311 282 \$ US	
Taux de conversion en dollars canadiens			1,3632	1,3990	
				426 594 \$ CA	435 482 \$ CA
Montant reporté au titre des devises, perte (gain), déduction faite de l'amortissement			6 417	(4 537)	
			433 011 \$	430 945 \$	

Les paiements (emprunts) annuels en dollars américains que la Régie doit effectuer au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Remboursement (emprunt) de capital	Intérêt	Total
1996-1997	(2 052) \$ US	22 923 \$ US	20 871 \$ US
1997-1998	(1 708)	23 067	21 359
1998-1999	(1 397)	23 186	21 789
1999-2000	334	23 271	23 605
2000-2001	832	23 248	24 080
Après le 31 mars 2001	316 927	124 551	441 478
	312 936 \$ US	240 246 \$ US	553 182 \$ US

Conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, conclu entre la province et la Régie, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance et les intérêts lorsque le paiement est exigible.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée.

6. Revenus divers

Les revenus divers se composent comme suit :

	1996	1995
Intérêts créditeurs	625 \$	630 \$
Location de matériel roulant	680	2 027
Location de surfaces	1 842	1 664
Revenu de publicité	426	508
Commissions sur les ventes de billets	533	520
Autres	565	517
	4 671 \$	5 866 \$

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 155 844 \$ (152 917 \$ en 1995) pourront être recouvrés en partie des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1996, le total des revenus s'élève à 101 807 \$ (98 186 \$ en 1995), soit un recouvrement de 65,3 % (64,2 % en 1995) des dépenses recouvrables. Le total des dépenses est calculé comme si la Régie était tenue de rembourser une cotisation de 3 112 \$ (3 506 \$ en 1995) aux régimes de retraite (note 9).

8. Engagements

Contrats de location

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

1996-1997	5 503 \$
1997-1998	4 897
1998-1999	3 701
1999-2000	2 938
2000-2001	2 678
Par la suite	31 240
	50 957 \$

9. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires («RRF») et du Régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario (régime de retraite du SEFPO) établis par la province de l'Ontario. Aux termes de la Loi sur le régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario de 1994, une réduction des cotisations patronales au RRF et au régime de retraite du SEFPO est prévue pour chacun des trois exercices se terminant de 1995 à 1997. Pour l'exercice, l'incidence de cette réduction sur les dépenses liées aux avantages et sur les subventions d'exploitation s'est établie à environ 3 112 \$ (3 506 \$ en 1995).

10. Rémunération

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du conseil d'administration s'est élevée à environ quarante et un mille dollars (quarante-deux mille dollars en 1995).

En vertu des lois provinciales, il est exigé de présenter la rémunération des employés du secteur public de l'Ontario qui ont reçu un salaire annuel et des avantages d'un montant supérieur à cent mille dollars en 1995. Les renseignements présentés sont les suivants:

Ducharme, Richard	Directeur général	124 \$
-------------------	-------------------	--------

11. Cotisation à l'égard de la taxe de vente au détail

La Régie a reçu du ministère des Finances de l'Ontario un avis de cotisation à l'égard de la taxe de vente au détail sur les travaux donnés en contrat à l'atelier d'entretien de chemins de fer, et elle a payé cette cotisation. La cotisation portait sur la période débutant le 1^{er} mars 1991. Le Conseil du Trésor a fourni des fonds et il a accepté de fournir 1 800 \$ annuellement pour le paiement futur de la taxe de vente au détail sur les travaux donnés en contrat.

12. Études de viabilité d'extension future

En raison de restrictions budgétaires, la province de l'Ontario a conseillé à la Régie d'abandonner le programme d'extension du service de trains GO. Par conséquent, les frais liés aux études de viabilité pour l'extension future ont été passés en charges. 



Réseau  Transit

